** Année 1951. — N° 29 C. R. Le Numéro : 7 francs. Vendredi 13 Avril 1951. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 27e SEANCE

Séance du Jeudi 12 Avril 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Dépôt d'un rapport et demande de discussion immédiate de l'avis sur la proposition de loi.

3. — Dépôt d'une proposition de loi.

4. — Dépôt de rapports.

5. — Aide aux sinistrés de Pigeon en Guadeloupe. — Adoption, sans débat, d'une proposition de résolution.

6. — Dépenses de fonctionnement des services de l'aviation civile et commerciale pour 1951. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; Méric, Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Chaintron, Aubert.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er.

MM. le ministre, le rapporteur, le président, Marrane, Méric, Lodéon, Lassalle-Séré, Patient.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2 à 4: adoption.

Sur l'ensemble: M. Bertaud.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

7. — Aide aux pêcheurs et ouvriers de la région de Saint-Jean-de-Luz. —Discussion immédiate et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Discussion générale: M. Courrière, rapporteur de la commission des finances.

Passage à la discussion des articles.

Adoption des articles 1er et 2 et de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

8. — Autorisation des courses de taureaux. — Adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Discussion générale: M. Biatarana, rapporteur de la commission de la justice.

Sur le passage à la discussion de l'article unique: MM. Bolifraud, Jacques Debû-Bridel, Mme Crémieux, MM. de Menditte, Marcilhacy, le rapporteur, Emilien Lieutaud. — Adoption au scrutin public.

MM. Carcassonne, le rapporteur.

Amendement de M. Bolifraud. — MM. Bolifraud, Emilien Lieutaud. — Retrait.

Adoption de l'article unique et de l'avis sur la proposition de loi.

9. — Demande de prolongation du délai constitutionnel pour la discussion d'un avis sur une proposition de loi. — Adoption d'une proposition de résolution.

10. — Transmission de projets de loi.

11. — Dépôt d'une proposition de résolution.

12. — Dépôt de rapports.

13. — Propositions de la conférence des présidents.

14. — Règlement de l'ordre du jour

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures quarante minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 10 avril a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UN RAPPORT ET DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE DE L'AVIS SUR LA PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Courrière un rapport fait au nom de la commission des finances sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à ouvrir au budget du ministère de l'intérieur pour 1951 un crédit de 5 millions de francs pour venir en aide aux marins-pêcheurs et ouvriers des conserveries de Saint-Jean-de-Luz et Capbreton (n° 231, année 1951).

Le rapport est imprimé sous le n° 242 et distribué.

Conformément à l'article 58 du règlement, la commission des finances demande la discussion immédiate de cette proposition de loi.

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République ne pourra être appelé à statuer qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Denvers, Carcassonne, Albert Lamarque, Lasalarié, Soldani et les membres du groupe socialiste et apparentés une proposition de loi tendant à exonérer les patrons-pêcheurs et les marins-pêcheurs payés « à la part » du versement forfaitaire de 5 p. 100, par la modification du deuxième alinéa de l'article 3 du décret n° 49-276 du 1er mars 1949.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 245 et distribuée.

Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 4 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Maroger un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention signée entre la France et la Grande-Bretagne le 14 décembre 1950, en vue d'éviter les doubles impositions et l'évasion fiscale en matière d'impôts sur les revenus (n° 119, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 243 et distribué.

J'ai également reçu de M. Jean Maroger un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier un avenant signé le 28 octobre 1950 à la convention franco-suédoise du 24 décembre 1936 tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts directs (n° 120, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 244 et distribué.

J'ai reçu de M. Rabouïn un rapport fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à interdire aux agents d'affaires et conseils juridiques de se prévaloir du titre de magistrat honoraire, d'ancien magistrat, d'avocat honoraire, d'ancien avocat, d'officier public ou ministériel honoraire ou d'ancien officier public ou ministériel (n° 133, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 246 et distribué.

— 5 —

AIDE AUX SINISTRES DE PIGEON EN GUADELOUPE

Adoption, sans débat, d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 34 du règlement, de la proposition de résolution de Mme Eboué, tendant à inviter le Gouvernement à venir d'urgence en aide aux sinistrés de Pigeon en Guadeloupe (n°s 31 et 192, année 1951).

Je donne lecture de la proposition de résolution:

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à venir d'urgence en aide aux sinistrés de Pigeon, en Guadeloupe. »

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 6 —

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1951

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (travaux publics, transports et tourisme. — II. Aviation civile et commerciale) (n°s 907, année 1950, 188 et 225, année 1951).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil, des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

MM. Yrissou, directeur du cabinet du ministre;
Partrat, chef de cabinet;
Adenot, conseiller technique au cabinet;
Cruchon, attaché de cabinet;
Bourrel, attaché parlementaire;
René Lemaire, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;
Wetzel, directeur adjoint de la navigation et des transports aériens;
Cazes, directeur des bases aériennes;
Guillerand, chef de service à l'administration générale;
Viaut, directeur de la météorologie nationale;
Cornu, chargé du service de l'aviation légère et sportive;
du Merle, directeur de la navigation et des transports aériens;
Moutte, contrôleur général de l'air, commissaire du Gouvernement auprès d'Air France;
Septembre, chef de cabinet;
Zyromski conseiller technique au cabinet;
Dorges, secrétaire général aux travaux publics;
Bernard Renaud, directeur du personnel;
Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports;
Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables;
Rumpler, directeur des routes;
Guillerant, directeur de l'administration générale à l'aviation civile;
Fourgous, administrateur civil à la direction du budget;
le général Hurault, directeur de l'institut géographique national.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Maurice Walker, *rapporteur de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, je veux d'abord remercier M. le ministre d'avoir fait un effort tout spécial pour venir aujourd'hui, nous permettant ainsi de discuter à cette séance le budget de l'aviation civile et commerciale.

Je veux aussi, mes chers collègues, m'excuser si dans le rapport qui vous est présenté en mon nom vous trouvez quelques erreurs matérielles. Nous avons voulu faire vite et le temps qui a été dévolu au contrôle n'a pas été suffisant pour que je puisse rectifier ces petites erreurs; vous l'avez fait certainement vous-mêmes.

Mes chers collègues, avant toute chose, je vais vous indiquer comment j'ai conçu le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter. J'ai voulu d'abord faire une étude des masses budgétaires par service, ensuite faire une étude sur l'évolution des effectifs aussi bien administratifs que militaires. J'ai analysé rapidement les mesures acquises et les mesures nouvelles. J'ai ensuite essayé, dans une série de chapitres, d'analyser les suites qui ont été données aux propositions de la commission nationale des économies, aux observations de la Cour des comptes et aux diverses observations que nous avions faites l'année dernière lors de la discussion du budget au Parlement. Je vous ai également rapporté une série de renseignements concernant la météorologie, le groupement aérien auquel vous vous étiez intéressés l'année dernière, l'aéroport de Paris et l'école d'aviation civile.

Ensuite, votre commission des finances m'a demandé de poser à M. le ministre un certain nombre de questions concernant des chapitres sur lesquels nous n'avons pas jugé bon d'apporter des modifications et de présenter un certain nombre de réductions à titre indicatif, afin de provoquer de la part de M. le ministre des explications complémentaires.

A l'occasion de la subvention que nous avons à voter concernant Air France, je me suis permis de présenter quelques observations sur le fonctionnement de cette entreprise.

Si vous examinez le budget qui vous est présenté, vous constaterez qu'en 1948 le budget était de 7 milliards et qu'il atteint cette année 11.361 millions. Si vous tenez compte de la variation de la valeur du franc, de celle des salaires et des prix industriels, vous pouvez dire qu'en réalité les sommes que nous mettons à la disposition du ministère pour ce budget n'ont pas varié en pouvoir d'achat par rapport en 1948 d'une façon très sensible. On peut donc dire que, si le rendement des sommes qui ont été confiées au ministère ne s'est pas amélioré, les fonctions assumées par cette administration auraient plutôt diminué ou seraient restées stagnantes.

En réalité, les sommes inscrites à ce budget ont été mieux utilisées. Le rendement des services s'est accru. J'en veux pour preuve le graphique que j'ai fait imprimer à la page 5 de mon rapport. Vous pouvez constater que les dépenses d'administration depuis trois ans n'ont guère varié en valeur absolue, alors que l'ensemble du budget a augmenté d'environ 35 p. 100. C'est donc bien que le rendement des sommes qui sont dévolues à l'administration a été plus important, puisque cette administration a pu gérer, sans dépenser plus de 1.500 millions, un budget plus important. Il y a donc eu là un accroissement du rendement des services et une stabilisation du coût total.

C'est une voie dans laquelle nous voudrions voir l'administration s'engager résolument. Pour notre part, nous ne pouvons que nous féliciter des résultats ainsi obtenus.

A ce sujet, je voudrais faire également une remarque: si nous exigeons de l'administration un rendement accru dans son travail, il nous faut mettre à sa disposition les moyens de le faire, et non seulement les moyens mécaniques, mais aussi locaux.

Lorsque je visite les ministères et, plus spécialement, les divers locaux occupés par le ministère de l'aviation civile et commerciale, j'ai l'impression que ces locaux ne sont pas toujours adéquats à la besogne accomplie. Si cette administration pouvait disposer de locaux plus vastes et d'engins mécanisés plus modernes, le rendement serait évidemment plus grand. Sans faire varier la somme mise à la disposition de l'administration, nous pourrions obtenir de celle-ci la gestion d'un budget plus important, qui lui permettrait de remplir des fonctions plus étendues.

Cet aspect de la question doit nous intéresser puisque nous devons nous montrer très attentifs à l'emploi des crédits que nous confions au Gouvernement. La masse du budget, par rapport à l'année dernière, a changé. Dans l'ensemble le budget de cette année représente 14 p. 100 d'augmentation; ces 14 p. 100 sont déjà absorbés par des mesures acquises représentant 9 p. 100 de l'augmentation totale. Nous sommes donc devant une série de propositions nouvelles qui représentent 5 p. 100 du total des 14 p. 100. Au cours du dernier exercice, nous avons pris par nous-mêmes, par notre volonté, une série de mesures qui a accru la masse du budget de 9 p. 100. Je ne sais pas si lorsque nous avons voté ces différentes mesures, nous nous sommes bien rendu compte des incidences qu'elles auraient sur le budget. C'est avec une certaine surprise que nous trouvons ce chiffre dans le budget de cette année.

En ce qui concerne le personnel, les dépenses ont varié dans une proportion à peu près normale. Depuis trois ans, la proportion des dépenses « personnel » dans l'ensemble du budget, a varié de la façon suivante: 39 p. 100, 47 p. 100 et maintenant 45 p. 100. Il y a eu un effort de stabilisation et de compression d'emplois.

Par rapport à l'année dernière, le budget qui nous est présenté accuse une diminution d'effectifs de 235 qui s'est faite de la façon suivante: 582 suppressions d'emplois, 385 créations d'emplois.

Depuis quatre ans, le total des effectifs a peu varié ainsi que l'indique un tableau que vous trouverez page 9 de mon rapport. Ces effectifs se montaient à 9.553 en 1948; 9.536 en 1949; 10.375 en 1950 et 10.141 en 1951.

Il y a eu des transformations d'emplois, il y a eu des reclassements parmi les différents emplois. Actuellement, le personnel de ce ministère a atteint, je crois, un niveau à peu près normal.

Dans le total qui nous est indiqué figurent bien les 225 personnes de l'effectif militaire sur lesquelles je crois avoir attiré votre attention l'année dernière. Il nous coûte dans l'ensemble 8.755 millions, soit 395.000 francs par tête. On pourrait dire que ces dépenses devraient être supportées par le ministère de la défense nationale. Personnellement, je n'y vois pas d'inconvénient. Mais je ferai remarquer que, pour le contribuable, que l'on paie ce personnel par un budget ou un autre, le résultat est le même.

Au sujet des mesures acquises et des mesures nouvelles, ce qui a le plus varié en pourcentage par rapport à l'année dernière et aux années précédentes, ce sont les dépenses qui correspondent à des subventions et à des charges sociales. Néanmoins, vous pourrez voir que le ministre, répondant au désir du Parlement et de la commission des économies, a pris un certain nombre de mesures qui tendent à une réduction sensible. Il a été obligé pour faire face à certaines obligations d'augmenter d'autres chapitres. Vous en trouverez tout le détail dans mon rapport. Je ne crois pas que ce soit maintenant l'occasion de rappeler ces chiffres.

Je voudrais attirer votre attention sur le point suivant. Pour une augmentation globale de 1.592 millions, il y a une augmentation de 1.366 millions pour les subventions et 564 millions pour les dépenses de personnel, le surplus étant compensé par des économies.

L'augmentation des subventions porte surtout sur les chapitres suivants: aviation légère et sportive, 55 millions de francs; aéroport de Paris, 196 millions; Air France, 1.075 millions.

J'ai ensuite essayé de retrouver, parmi les dispositions budgétaires, les conséquences des propositions de la commission nationale des économies. Cette commission avait fait deux sortes de suggestions: les unes concernant la politique générale du ministère et les autres concernant certains chapitres. Les principales propositions portaient sur les matières suivantes: la commission avait demandé une concentration des efforts sur les aérodromes importants. Je peux vous dire que j'ai constaté, dans le budget qui nous est soumis, que 96 p. 100 du total des dépenses effectuées sur des aérodromes l'ont été sur un seul. Ainsi donc on peut vraiment dire qu'il y a eu une certaine concentration.

Au sujet d'une étude faite sur un certain nombre de chapitres, je dois faire les remarques suivantes: il est assez difficile de retrouver exactement la conséquence des décisions, car l'administration, selon une habitude que je ne comprends pas, modifie les affectations des chapitres, elle transfère certaines fonctions d'un chapitre à l'autre, de sorte qu'il est parfois difficile de s'y retrouver. Néanmoins, je dois reconnaître que, pour quatre chapitres principaux sur lesquels la commission des économies avait proposé 57 millions de francs d'abattement, j'ai enregistré 89 millions d'économies. En réalité, cette somme ne représente pas 89 millions d'économies nettes, car 20 millions de francs sont maintenant laissés à la charge des P. T. T. et 18 autres millions sont pris en charge par l'aéroport de Paris qui reçoit, d'autre part, comme vous le savez, une subvention. Toujours est-il qu'il y a une diminution nette de l'ordre de 51 millions de francs dans les dépenses des chapitres qui avaient été visés par la commission des économies. Sur les autres points, notamment la concentration des aérodromes, comme je l'ai montré tout à l'heure, nous avons eu satisfaction. Je sais que des négociations sont en cours pour la cession totale ou partielle aux collectivités locales d'aérodromes d'intérêt local, et que nos recommandations ont été suivies en ce qui concerne la mise en sommeil des hydrobases et les seules dépenses qui sont encore faites ont trait à l'entretien et aux mesures conservatoires absolument indispensables pour sauver le matériel qui existe et qui pourrait servir un jour ou l'autre, si l'évolution de la technique le permet.

Sur les autres point il y a peu de remarques à faire.

Je vous rappelle que j'ai fait une étude très rapide sur les observations de la Cour des comptes. Je n'ai pas fait cette étude dans le dessein de faire du scandale mais pour essayer de voir si, grâce aux observations de la Cour des comptes, on pouvait dégager un certain nombre de principes.

Je suis arrivé à la conclusion suivante: les critiques faites par la Cour des comptes font ressortir que, d'une façon générale, ce ministère a parfois élaboré des projets un peu rapidement, pas assez étudiés, ce qui a donné lieu à des commencements de dépense, par exemple à des frais d'architectes assez élevés, à des travaux qui ont dû par la suite être arrêtés. C'est ainsi que, dans certains cas, l'administration a été amenée à gaspiller un total de millions qui n'est pas négligeable.

Sur le détail, on pourrait observer que les critiques ne visent pas directement l'administration de l'aviation civile et militaire, et que le ministère de la guerre a sa part de responsabilité.

Je voudrais attirer votre attention sur un chapitre très important de ce budget qui concerne la météorologie nationale.

La météorologie nationale a absorbé, en 1949, 1.282 millions, en 1950, 1.651 millions et, pour cette année, on nous propose 1.844 millions, auxquels il faut ajouter, en réalité, les frais de dépenses du personnel militaire, ce qui porte le total à près de deux milliards, exactement 1.912 millions.

C'est un service très important, qui se développe et dans lequel nous avons des obligations de caractère international. En effet, la France a souscrit à des engagements internationaux qui l'obligent à remplir certaines fonctions. Dans ce domaine, il faut s'attendre, je crois, à une augmentation continue des dépenses. Ceci n'est pas étonnant si l'on considère que l'aviation se développe de plus en plus, que la vitesse des

appareils est de plus en plus grande, que les départs sont de plus en plus fréquents et réguliers et que les services rendus par la météorologie sont évidemment de plus en plus utiles à notre aviation.

Je voudrais maintenant parler brièvement du groupement aérien. L'année dernière, notre Assemblée s'était penchée sur ce problème. Elle avait d'ailleurs opéré un abattement indicatif de 1.000 francs à l'effet de réduire les dépenses du groupement aérien.

Cette année les crédits demandés s'élèvent à 111 millions au lieu de 103, en augmentation de 8 millions et demi exactement. J'ai cherché d'où venait cette augmentation. Elle provient d'une part de la hausse du prix de l'essence, qui est de l'ordre de 8 p. 100 et représente une somme de 7 millions; d'autre part, d'un certain nombre d'ajustements de crédits aux besoins réels, du relèvement des salaires et aussi des fonctions nouvelles qui incombent à ce groupement, car ce groupement est appelé maintenant à seconder l'école nationale d'aviation civile. J'ai relevé un certain nombre d'heures de vol qui en réalité avaient été accomplies par des membres de l'école nationale d'aviation civile.

D'autre part, la compression de personnel paraît se poursuivre normalement. Une section du groupement aérien s'occupe du problème de photographie aérienne, pour lequel il y a d'ailleurs des recettes correspondantes. Aussi je puis conclure que si les dépenses ont augmenté, les services ont eux aussi augmenté.

Par contre, un certain nombre de mes collègues m'ont posé une question que je transmets à mon tour à M. le ministre. On s'est en effet demandé si pour certaines de ses fonctions le groupement aérien ne faisait pas double emploi avec le groupement de liaison aéronautique militaire. On s'est étonné également d'un crédit de 14.500.000 francs inscrit au chapitre 3050 pour remboursement forfaitaire à Air France des frais d'escale des appareils du groupement aérien. M. le ministre voudra bien nous dire tout à l'heure si ces observations sont justifiées ou s'il y a lieu de procéder sur ces deux points à certaines modifications.

J'en viens maintenant à l'aéroport de Paris, qui est devenu le grand aéroport français et qui dispose d'un certain nombre de terrains, principalement celui d'Orly. L'aéroport d'Orly est en passe de devenir le plus grand aéroport d'Europe. Il est d'ailleurs admirablement placé pour accomplir ses fonctions. Il possède un avantage très grand sur les autres aéroports d'Europe, en ce sens qu'il est situé à proximité du centre de Paris. Il est donc de bonne politique, je crois, d'intensifier le développement de cet aéroport et de le pourvoir de tout ce qui est nécessaire pour en faire le plus grand aéroport de France, sinon d'Europe.

Je sais, car j'ai fait une enquête sur cette question, que les projets sont grandioses. Je crois même pouvoir dire sans me tromper qu'on prévoit 22 milliards de dépenses et tout un service de liaisons avec le centre de la capitale pour réduire le plus possible le temps perdu par les passagers entre le moment où ils quittent Paris, en réalité Denfert-Rochereau, et celui où ils s'embarquent à bord d'avions. Pour cela, il faut qu'il y ait des moyens de transport rapides. Les projets prévoient la construction d'une autostrade. Cela pourra coûter très cher, mais le temps passé sera extrêmement court.

Mes chers collègues, je veux attirer votre attention sur ce fait que les services des douanes, par leurs exigences, nous créent deux difficultés: tout d'abord une perte de temps, assez importante, qui se comprend d'elle-même. Je crois que des négociations sont en cours pour obtenir de l'administration des douanes que son contrôle se fasse pendant que les passagers utilisent les moyens de transport qui relient Denfert-Rochereau à Orly. S'il en était ainsi, on pourrait écourter le temps perdu à l'embarquement.

L'autre difficulté, c'est que les exigences de cette administration se répercutent sur les dimensions des gares aériennes. Il est évident que, si l'on doit prévoir des gares suffisamment vastes pour que les voyageurs puissent déballer l'ensemble de leurs bagages, elles doivent être beaucoup plus grandes. On peut voir des plans à Orly qui prouvent que les dimensions des gares varient du simple au triple suivant les exigences des douanes françaises. Si la douane voulait apporter un peu de souplesse dans l'application de son règlement, on pourrait réaliser une sérieuse économie.

Un mot de l'école d'aviation civile. Cette école prend une grande importance et une importance de caractère international, car elle groupe des élèves de tous les pays. Les projets sont importants, puisque les dépenses budgétaires sont de l'ordre de 208 millions. La seule question qu'on pourrait se poser est de savoir si ces crédits relèvent du budget de l'aviation civile ou de celui de l'éducation nationale. Je vous signale, en passant, que les locaux sont encore très rudimentaires et qu'il serait peut-être bon que, dans ce domaine, fussent effectués un certain nombre de transformations et d'agrandissements.

J'en viens maintenant à la partie de mon exposé qui relève directement du contrôle parlementaire, celle qui concerne les indications que nous avions données l'année dernière. Vos observations avaient alors porté sur un ensemble de chapitres totalisant 2.266 millions. Nous retrouvons cette année ces mêmes chapitres pour un total de 2.172 millions, c'est-à-dire en diminution de 94.595.000 francs. Est-ce à dire que nos observations ont assuré 94 millions d'économies ? Je ne le dirai pas, parce que je n'en suis pas tout à fait sûr, étant donné la complexité de la présentation des comptes. Je me demande si un certain nombre de dépenses, qui se trouvaient aux chapitres visés, ne sont pas maintenant disséminées dans d'autres chapitres. J'ai néanmoins étudié un à un tous les chapitres sur lesquels nous avions fait porter des observations; vous trouverez ces conclusions dans mon rapport.

J'en arrive maintenant à Air France. C'est évidemment le gros morceau du budget. Je vous ai dit tout à l'heure que les subventions représentaient une part importante du budget de 1951. Ces subventions s'élevaient, je vous le rappelle, en 1949, à 19 p. 100 du budget; en 1950, à 16 p. 100, et elles atteignent 25 p. 100 du budget en 1951. C'est vous dire que le problème de la subvention à Air France est une des questions les plus importantes que nous ayons à traiter. Le total exact de la subvention s'élève à 2.600 millions, ce qui est évidemment une très grosse somme. On m'a demandé de faire une enquête sur la compagnie Air France. Je l'ai faite, non pas pour aborder le fond du problème d'Air France, car je ne crois pas que l'on puisse en discuter à l'occasion de ce budget, mais simplement en me cantonnant au problème de la subvention.

Monsieur le ministre, la première remarque que j'aurai à faire est la suivante: je me demande si la convention qui nous lie à Air France n'a pas besoin d'être modifiée, si un certain nombre d'avenants ne doivent pas être passés, afin de calculer l'indemnité kilométrique d'une manière plus rationnelle, plus juste et plus en accord avec la défense des intérêts des contribuables. La convention n'est plus en rapport avec la situation actuelle et je pense que, dans ce domaine, il y a quelque chose à faire.

La question qui a été soulevée au Parlement et dans les commissions est autre: on nous a demandé en vertu de quoi la compagnie Air France pouvait justifier son déficit ? A-t-elle une comptabilité valable aussi bien sur le plan industriel que sur le plan de la comptabilité des lignes et des types d'appareils ? Je dois vous dire que je me suis rendu dans les locaux de la compagnie où j'ai été très aimablement reçu, et que j'ai pu moi-même examiner la comptabilité par ligne et par type d'appareil.

Les documents dans lesquels cette comptabilité est inscrite sont extrêmement volumineux. Je ne peux pas vous dire que je les ai examinés en détail, mais je me suis attaché pour ma part à essayer de discerner si la clef de répartition des frais correspondait à un système rationnel et normal. J'ai pu constater que la répartition se faisait d'une façon totale, c'est-à-dire que tous les frais d'exploitation sont bien affectés aux différentes lignes et aux différents types d'appareils, et que la clef de répartition dans son détail correspondait à ce que sont toutes les clefs de répartition dans les affaires où l'on essaye de faire un prix de revient par unité de production. J'attire cependant votre attention, monsieur le ministre, sur ce point que s'il est bon d'avoir une clef de répartition rationnellement établie, encore faut-il alors l'appliquer d'une même façon chaque année, pour que les résultats soient valables et surtout comparables, et pour que des améliorations puissent être apportées dans le détail. Il ne faut pas modifier constamment la clef de répartition pour faire apparaître les résultats qu'on a envie de faire apparaître, et ainsi, demander des changements de tarifs ou même des indemnités supplémentaires.

On pourrait dire: nous, Parlement, nous voulons connaître les résultats par lignes de la compagnie. Personnellement, je ne crois pas que ce soit le rôle du Parlement de se saisir du détail de cette opération, et je vais dire pourquoi.

La compagnie Air France est une compagnie qui travaille dans un secteur semi-concurrentiel, et, sur certains points, entièrement concurrentiel. C'est une compagnie qui a une responsabilité, celle de gérer ses biens et, si possible, de gagner de l'argent où elle peut en gagner. Je crois qu'il ne serait pas de bonne politique de publier les résultats détaillés des lignes, car, si cela était fait, les concurrents sauraient en publier pour baisser leurs prix et, de ce fait, faire perdre de l'argent là où Air France peut en gagner, car Air France, je le dis sans trahir aucun secret, gagne de l'argent sur un certain nombre de lignes et en perd sur d'autres, qui ont un caractère très spécial. J'ai l'impression qu'une certaine politique de prestige est imposée à Air France, à moins qu'elle ne se l'impose elle-même, et que cela dépend de la politique générale du Gouvernement. Pour ma part, je verrais volontiers une commission interministérielle étudier le détail de cette comptabilité par ligne, pour que chaque ministère prenne alors ses responsabilités.

Si le ministère des affaires étrangères, par exemple, exige que notre pavillon flotte sur les lignes allemandes et si cela amène une perte, il faut subventionner cette ligne. Si les territoires d'outre-mer ont des exigences qui amènent des frais supplémentaires, il serait normal que le ministère responsable dans ce domaine prenne également ses responsabilités. Je conclus qu'il ne faut pas publier le détail des résultats par ligne, ni même par appareil pour l'instant, mais qu'il faut instituer une commission ministérielle qui prendrait ses responsabilités et qui devant le Parlement justifierait de la politique de divers ministères.

Il est possible que tout se passe normalement, mais il n'est pas exclu de penser que la compagnie Air France puisse faire sur son propre compte d'exploitation un certain nombre d'économies. Je crois pouvoir affirmer qu'une des premières réalisations à effectuer dans ce domaine comme en matière de transports ferroviaires, d'ailleurs, c'est une coordination des transports. Il est certain qu'à première vue, et surtout si l'on examine la question d'une manière plus approfondie, on s'aperçoit que l'ensemble des transports aériens manque de coordination, soit entre compagnies françaises, soit entre compagnies françaises et compagnies étrangères. Il y a, évidemment, un très gros effort à faire dans ce domaine.

Certains parlementaires ont dit qu'Air France aurait des comptes encore beaucoup plus déficitaires si elle poursuivait une politique d'amortissement rationnel. C'est un problème qui a besoin d'être soulevé et sur lequel je me suis penché. L'enquête que j'ai poursuivie m'a amené à la conclusion suivante: Air France cherche à amortir les capitaux qui lui sont confiés et sa politique d'amortissement d'appareils correspond à une politique d'amortissement normal sur le prix d'achat.

La valeur de remplacement des appareils soulève un problème tout à fait différent. Il n'est pas difficile de comprendre que, dans un domaine où le progrès technique fait des pas de géant, il est à peu près impossible de faire supporter par les usagers et par le compte d'exploitation les amortissements qui correspondraient à une valeur de remplacement.

Les sommes qui sont nécessaires au titre de la valeur de remplacement constituent, en réalité, des besoins de capitaux nouveaux et, si Air France veut pouvoir trouver ces capitaux, ce que cette compagnie doit faire avant tout c'est amortir les capitaux qui lui sont confiés à un taux raisonnable afin d'inspirer confiance. Les comptes que j'ai pu voir nous prouvent que cette politique est suivie; mais cette politique n'aboutit pas à donner à cette société des réserves suffisantes pour suivre le développement extrêmement rapide de l'aviation et acheter les nouveaux types d'appareils qui lui sont nécessaires.

Pour ce qui est de la politique d'achat des appareils, monsieur le ministre, je voudrais vous tenir au courant d'une certaine émotion éprouvée par nos collègues, car nous ne sommes pas informés d'une façon suffisante de ce problème. Je n'ai pas l'impression que les membres du Parlement connaissent les besoins commerciaux réels de cette compagnie. Il est évident que, lorsqu'elle se décide par une certaine politique d'achat, ce n'est pas au hasard mais pour satisfaire à des besoins de trafic déterminés, qui sont sans cesse en augmentation. Elle décide, selon les types de trafic, des types d'appareils à acheter.

La politique d'achat des appareils doit être conditionnée par cette politique de service à rendre, c'est-à-dire d'exploitation commerciale.

Nous voudrions, comme parlementaire, être tenus au courant de la politique que poursuit Air France en matière de développement, afin de mieux comprendre poruquoi cette compagnie choisit tel ou tel type d'appareil. Et ceci parce que nous croyons que l'industrie française doit pouvoir fabriquer, non pas peut-être tous les types d'appareils dont Air France a besoin, mais un certain nombre de types. Cette compagnie n'a pas besoin d'un seul type d'appareil, mais d'un certain nombre de types. Les uns ne se trouvent pas en France, mais les autres peuvent être fabriqués dans notre pays. Nous voudrions donc être informés des besoins de la compagnie en ce qui concerne tel type d'appareil plutôt que tel autre.

J'ai quelques remarques à faire concernant la façon dont Air France est gérée. Il y a un problème qui nous intéresse et que nous avons souvent posé à l'occasion des entreprises nationalisées, celui des ateliers de réparation. Air France, comme toutes les grandes compagnies, a tendance, non seulement à vouloir faire ses réparations elle-même, mais encore à vouloir concentrer ses ateliers de réparations sur un seul point du territoire, en particulier, à Orly.

Je vous dirai tout de suite que cela ne m'étonne pas. C'est une tendance naturelle qu'a toute grosse entreprise de vouloir être maîtresse de ses réparations. Les réparations en matière d'aviation sont particulièrement délicates et entraînent des responsabilités particulièrement grandes. Le problème des délais de réparations est difficile à résoudre et très complexe. Reste à savoir si en concentrant tout son effort en matière d'ateliers de réparations sur un seul point du territoire elle poursuit une politique logique. La question a besoin d'être débattue et M. le ministre pourrait peut-être tout à l'heure nous donner son avis, d'autant plus qu'en visitant les ateliers de réparations d'Orly, on voit très bien qu'ils sont conçus pour devenir plus importants encore.

Est-ce une bonne chose de poursuivre cette concentration à Orly et ne doit-on pas aménager un certain nombre d'ateliers dans d'autres régions de France pour effectuer certains types de réparations qui pourraient être faites aussi bien ailleurs qu'à Orly.

Je dois faire une remarque sur certaines mesures de compressions que pourrait prendre la compagnie Air France. J'ai l'impression, et je ne crois pas me tromper, que les frais de vente des billets sont élevés. Lorsqu'on se trouve à l'étranger, on est frappé de constater que dans la même rue se trouvent un bureau d'Air France, un bureau des compagnies de navigation et un bureau de la S. N. C. F. N'est-il pas possible, monsieur le ministre, de concentrer ces bureaux en un seul, dans certains cas, et ainsi de diminuer, dans une certaine mesure, les frais commerciaux de vente des billets qui sont très élevés et qui s'élèvent en moyenne à 7 p. 100 du prix du billet.

Je dois signaler qu'Air France a poursuivi une politique de compression de ses effectifs et que, d'autre part, la compagnie consacre une très grosse somme d'argent à la formation de son personnel — il s'agit d'une formation complémentaire de perfectionnement faite dans le cadre de la compagnie — ce qui entraîne des frais extrêmement importants.

Je me demande aussi si la compagnie Air France n'aurait pas intérêt à conclure un certain nombre d'accords avec les territoires d'outre-mer afin d'obtenir une répartition plus normale des frais d'escale et surtout des conditions de logement du personnel qui séjourne dans les territoires d'outre-mer.

En ce qui concerne la participation à des entreprises annexes, le désir de votre commission des finances — je crois que c'est aussi le désir unanime du Sénat — est que les participations d'Air France se limitent à des entreprises dont l'activité lui sert directement. Nous comprenons que cette compagnie ait besoin de prendre un certain nombre de participations, mais nous voudrions que celles-ci fussent limitées à des entreprises dont les activités concourent à l'activité normale d'Air France. Nous ne voulons pas voir les capitaux de la compagnie dispersés dans un certain nombre d'entreprises annexes.

On a beaucoup parlé du budget de publicité. Celui prévu pour 1951 s'élève à 670 millions, ce qui ne semble pas excessif, car la concurrence est très grande entre les diverses compagnies. Toutes les grandes nations ont des compagnies aériennes et presque toutes sont en déficit. Si on examine les déficits des différentes compagnies d'aviation par rapport à leur chiffre d'affaires, on s'aperçoit que le déficit d'Air France n'est pas hors de proportion avec celui des compagnies américaines, anglaises ou européennes. C'est dire que, dans ce domaine, la concurrence est grande. Il n'est donc pas étonnant de voir la compagnie Air France faire un très gros effort en matière de publicité afin d'accroître son trafic.

Votre commission n'a pas jugé bon de proposer une réduction du crédit demandé à titre de subvention pour la compagnie Air France. Elle s'est contentée, monsieur le ministre, de vous faire ces diverses remarques espérant que vous pourrez nous donner tous les éclaircissements désirables.

J'attire maintenant votre attention, mes chers collègues, sur un certain nombre de chapitres sur lesquels votre commission des finances s'est penchée sans toutefois y apporter de modification. Nous nous sommes étonnés de voir, au chapitre 1010, un crédit de 54.000 francs pour remboursement, aux contrôleurs généraux de l'aéronautique, des abonnements et taxes téléphoniques. Nous ne savons pas exactement à quoi correspond ce crédit et nous aimerions avoir vos explications à ce sujet.

Nous nous sommes préoccupés également du personnel contractuel de l'administration centrale dans le désir de voir diminuer le nombre des agents contractuels, ainsi que nous l'avons déjà demandé l'année dernière.

Nous nous sommes penchés, d'autre part, sur le problème des 14.500.000 francs destinés au remboursement à Air France des frais d'escale des appareils du groupement aérien. Nous nous sommes étonnés de la modicité des crédits pour frais de matériel et de fonctionnement de la météorologie. Nous nous demandons si, en raison de nos engagements internationaux, l'importance de ces crédits n'est pas insuffisante.

Nous avons en outre examiné la question des loyers et des indemnités de réquisition. Nous vous signalons, d'ailleurs, que nous avons opéré des abattements sur certains chapitres se rapportant à cette question.

Sur ces divers points, je ne crois pas utile d'insister, car pour en revenir aux chapitres qui ont fait l'objet d'abattements, nous en reparlerons au moment de l'examen des chapitres.

Je ne voudrais pas, avant de conclure, manquer de traiter d'un point très important: les crédits dévolus aux sociétés d'aviation légère et sportive. Il y a là deux problèmes qui nous préoccupent, et notamment celui de l'entretien du matériel. Nous craignons que les crédits prévus par le Gouvernement ne soient insuffisants pour conserver le matériel que nous possédons dans ce domaine. Nous nous sommes aussi intéressés aux crédits qui sont demandés pour subventionner les aéro-clubs dans la mesure où ils forment des pilotes. Vous savez que les aéro-clubs concourent grandement à la formation des pilotes réclamés par l'armée de l'air. Nous nous demandons si les crédits prévus à ce sujet pourront permettre aux aéro-clubs de France de poursuivre la formation si nécessaire des pilotes.

J'arrive à la conclusion générale de mon rapport: les désirs de la commission des finances sont de voir renforcer l'infrastructure; de voir développer la météorologie et surtout, monsieur le ministre, de voir améliorer le rendement des services administratifs de votre ministère. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le groupe socialiste ne formulera pas d'objections sérieuses au projet de budget qui nous est soumis. Il voudrait simplement attirer l'attention de M. le ministre sur un point tout à fait particulier. Au cours des débats qui eurent lieu au sein de notre Assemblée le 21 juillet 1950, répondant à nos inquiétudes relatives à l'avenir de la société industrielle d'aviation Latécoère, vous avez bien voulu nous faire connaître, monsieur le ministre, que votre département n'était « qu'acheteur d'appareils ». C'est à ce titre que nous venons solliciter des renseignements sur l'avenir des constructions aéronautiques françaises, sur leur utilisation et en particulier sur celle de l'avion de transport « Armagnac ».

Ces jours derniers, des bruits pessimistes ont pu nous laisser croire que le nombre de la série allait être réduit. Or, à la suite de décisions prises par le Parlement il y a quelques mois, le nombre d'appareils fabriqués avait été porté de 8 à 15 et nous ne comprendrions pas qu'un service, même technique, puisse revenir sur une décision du Parlement sans autorisation de ce dernier.

Forte de cette décision, la société nationale chargée de cette construction redoubla d'efforts. C'est ainsi que, sur les 7 derniers appareils de la série de 15 « Armagnac » en cours de construction, les travaux déjà effectués représentent une valeur de 1.500 millions. En outre, deux autres appareils seront présentés à Orly dans quelques semaines.

Diminuer l'importance de cette construction, ce serait non seulement jeter la perturbation dans la fabrication, perdre le bénéfice d'un très gros effort technique, mais aussi dilapider stupidement, pour arrêter et détruire une partie de cette fabrication, une somme à peu près égale à celle qui est nécessaire pour l'achèvement.

Tout dernièrement, un technicien déclarait dans le journal *Les Ailes:* « La résiliation du marché des sept « Armagnac » entraînerait, au total, une dépense, consentie en pure perte, supérieure à 2 milliards, alors que leur achèvement coûtera 2 milliards à peine. »

En dehors même de ce gaspillage, cette décision serait très préjudiciable au personnel tout entier, non seulement au point de vue social, mais aussi au point de vue politique, car nombreux seraient les ouvriers qui prendraient le chemin des bureaux de chômage.

Nul n'ignore en France l'aversion et la sévérité de jugement de la compagnie Air France pour le matériel français, que ce soit pour le S. O. 30 Bretagne, le Bréguet 761, le Nord-2501, le S. E. 2010, et au contraire son indulgence pour le matériel étranger, tant il est vrai que rares sont les personnes qui, en France, portent une attention soutenue à l'effort technique réalisé dans notre pays.

Dans ce domaine, et pour l'appareil qui fait l'objet de mon intervention, les techniciens étrangers jugent mieux que nous ne saurions le faire les mérites de notre travail. Me sera-t-il permis de rappeler, mes chers collègues, l'opinion de M. Olivier Steward, rédacteur en chef de la revue « Aéronautics » des U. S. A. relative à l'Armagnac: « C'est là un magnifique exemple de recherche et de construction. Il a la ligne et le fini d'un chasseur, bien qu'il puisse transporter cent passagers dans la plus confortable des cabines. Je ne serais pas surpris de le voir se révéler le meilleur long courrier du monde. L'Armagnac, d'un seul coup d'aile, a porté la France en tête des pays constructeurs d'avions ».

Permettez-moi aussi de vous rappeler l'avis des techniciens anglais: « Le S. E. 2010 est le seul appareil de sa classe ayant volé en Europe. L'avance prise par les Français ne peut pas leur être disputée, puisqu'on ne connaît pas de projets anglais. D'ailleurs, même si les Anglais commençaient dès maintenant les études, ce qui est peu vraisemblable étant donné leurs engagements précédents, les Français jouiraient encore d'une avance de quelque trois années ».

Telles sont, monsieur le ministre, les appréciations étrangères sur la construction dont on voudrait réduire le nombre. Air France, lorsqu'elle chiffre à 8 le nombre des Armagnac qu'elle veut utiliser sur ses lignes, sous prétexte de retard dans la conception aéronautique française, tient-elle compte des opinions étrangères sur le matériel français ? Pourquoi notre compagnie nationale ne prend-elle pas exemple sur la politique des compagnies anglaises qui considèrent l'emploi du matériel étranger comme un pis-aller ? Pourquoi Air France ne définit-elle pas clairement, une bonne fois pour toutes, aux constructeurs français le matériel qu'elle désire utiliser ?

Nous voudrions aussi, monsieur le ministre, attirer votre attention sur un dernier argument. On parle d'arrêter la fabrication de sept appareils. Or l'Armagnac a fait l'objet d'une version militaire: cet appareil peut transporter 156 hommes de troupe, par exemple, sur des étapes de 3.600 kilomètres, à une vitesse de croisière de 400 kilomètres-heure. Y a-t-il en France et en Europe d'autres avions, éprouvés par plus de 300 heures de vols d'essai, qui puissent rendre de tels services à l'armée française et, demain, à l'armée européenne ? Monsieur le ministre, nous vous demandons d'intervenir pour ne pas priver la France d'un tel appoint, pour je ne sais quelles stupides raisons, puisque l'abandon des sept appareils coûterait aussi cher que leur construction.

Monsieur le ministre, nous vous demandons d'imposer à Air France et à vos services une politique du matériel pour le transport aérien marchand et civil, afin que des erreurs aussi absurdes ne menacent plus l'essor de notre aviation commerciale. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je crois qu'il est bon, puisque la question posée par M. Méric sort un peu du cadre du budget, que je lui réponde tout de suite.

Mon cher sénateur, Air France a fait un magnifique acte de foi dans la fabrication française, puisqu'elle a commandé huit appareils Armagnac à la société qui les construit, alors que jusqu'à présent nous n'avons pas vu voler cet appareil.

L'Armagnac exige une infrastructure spéciale: il pèse 80 tonnes et ne peut pas atterrir n'importe où. D'autre part, son certificat de navigabilité ne lui a pas encore été accordé et en commandant ferme huit appareils à la société en question, Air France a montré son désir de favoriser la construction française.

Quant aux critiques que vous formulez sur la réduction du nombre d'appareils à construire, ceci regarde mon collègue du ministère de l'air et sur ce point, je ne peux que vous indiquer les chiffres des commandes passées pour vous montrer qu'Air France fait tout ce qu'elle peut pour aider la construction française et qu'elle ne cherche aucunement à gêner la vente de ces appareils.

Vous me signaliez tout à l'heure que, dans une revue étrangère, on trouvait un vif éloge de la fabrication française. C'est une réclame qui est heureuse pour ceux qui ont la charge de cette fabrication, mais tout cela doit se traduire, lorsque la société de construction sortira ces appareils, par des ventes à l'étranger.

Le gros écueil de la fabrication française, c'est, en effet, l'insuffisance de ses séries et, par conséquent, son prix de revient trop élevé. Je le répète, Air France ne peut pas, à elle seule, absorber toute la fabrication des appareils du type Armagnac qui ne pourront être utilisés que sur certaines lignes, sur certains parcours où l'infrastructure le permet.

M. Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Je voudrais faire remarquer à M. le ministre que j'ai posé la question à son collègue de l'air et ce dernier m'a répondu que lui s'intéressait seulement à la technique et, n'était pas acheteur d'appareils.

Par ailleurs, je voudrais faire remarquer à M. le ministre que lorsqu'on a mis en construction la série des 15 *Armagnac*, comme la série des SO 30 *Bretagne* ou du *Breguet* deux ponts, Air France a donné une définition commerciale à ces appareils. Pourquoi n'a-t-elle pas fixé à l'époque le nombre d'appareils à construire comme les compagnies de transports avaient coutume de le faire avant 1939 ? Pourquoi a-t-elle laissé engager le Parlement ou les sociétés nationales ou même les sociétés privées comme Bréguet à construire des séries, alors que demain, peut-être, elles ne les utilisera pas, en grande partie ?

D'autre part, vous me dites que l'*Armagnac* n'a pas son certificat de navigabilité. Je suis de ceux qui le voient voler très souvent. Je suis même monté souvent dans cet appareil, et j'ai été le témoin de son développement. Je dois vous dire qu'à l'heure actuelle il a près de 400 heures de vols d'essais et que tous les espoirs qu'on avait mis en lui ont été satisfaits. En l'occurrence, je ne vois pas pourquoi on préfère acheter au prix du dollar des avions à l'étranger, alors que nous sommes sur le point, à partir de l'année prochaine, et même avant la fin de cette année, d'avoir des avions qui peuvent entrer en service sur les lignes Air France et, en 1953, de disposer de 15 appareils français.

Je considère que la politique menée par nos compagnies nationales, par Air France, et par les compagnie privées d'ailleurs de ce pays, devrait prendre exemple sur la politique anglaise qui, elle, cherche à utiliser le matériel anglais, et ainsi fait de la propagande pour ce matériel. Mais ce n'est pas Air France ou les compagnies privées qui, en utilisant le matériel étranger, favoriseront le développement de notre industrie aéronautique marchande.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur Méric, vous m'obligez à dire que la construction aéronautique anglaise a une avance considérable parce que, pendant toute la période de guerre, elle a pu continuer à faire fonctionner ses bureaux d'études, construire des appareils et faire des expériences. La compagnie Air France est une société privée de transport qui achète aux entreprises qui lui donnent des appareils répondant aux désirs de la clientèle. Elle ne peut pas, sous prétexte de faciliter la construction aéronautique française, affronter avec des appareils moins connus les compagnies européennes ou les compagnies américaines qui ont des appareils dont la réputation est bien établie.

Le fait d'avoir vu voler pendant quatre cents heures un appareil Armagnac n'est pas une épreuve suffisante. On ne donne un certificat de navigabilité qu'au bout d'un certain temps de vol et après certaines performances. La responsabilité d'Air France pour la sécurité des passagers est telle qu'elle est obligée de se conformer à toutes les exigences imposées aux appareils en service.

Vous reprochez à Air France de ne pas avoir fixé elle-même aux compagnies de construction le nombre d'appareils à construire. Je considère qu'Air France est une compagnie de transport extrêmement bienveillante à l'égard de la construction française, puisqu'elle consent à commander à celle-ci des appareils avant même que les essais aient été effectués.

Je ne vois pas très bien les sociétés de transport automobile diriger elles-mêmes les constructeurs, leur imposer tel ou tel type de construction, commander des appareils, fixer le nombre des appareils à mettre en circulation avant même que ces derniers aient fait leurs preuves.

Air France n'est qu'une société de transport. Elle n'est pas chargée de réglementer la fabrication, elle n'est pas chargée de fixer les types d'appareils à construire. Elle met ses ingénieurs et ses techniciens à la disposition des constructeurs français pour les aider, les guider, les documenter. Elle ne peut pas faire autre chose. Je le répète, elle fait un acte de foi magnifique à l'égard de la construction française en commandant des appareils sans les avoir vus voler.

M. le président. La parole est à M. Chaintron.

M. Chaintron. Mesdames, messieurs, on se plaît à rappeler le rôle précurseur de la France en matière d'aviation. Malheureusement, cette vérité appartient à l'Histoire et ne répond plus à la réalité présente.

Le budget qui nous est présenté aujourd'hui ne permet pas de penser que le Gouvernement ait l'intention d'aller dans le sens d'une renaissance des ailes françaises. En ce qui concerne l'aviation civile, l'examen isolé du budget peut créer un instant l'illusion d'un progrès. Ce budget passe, en effet, de 7 milliards en 1948 à 11 milliards en 1951, soit une augmentation de 57 p. 100. Mais que représente cette augmentation par rapport au budget général qui, dans le même temps, s'est enflé de quelque 200 p. 100, tandis que celui de la guerre s'hypertrophiait dans des proportions beaucoup plus grandes encore ? En vérité, replacé dans le mouvement de la vie, et jugé de façon relative, ce budget n'est pas un budget de progrès, mais un budget de recul.

Ses caractéristiques alarmantes pourraient être résumées de la façon suivante: 1° c'est la condamnation à l'indigence de l'aviation civile légère et sportive; 2° l'insuffisance de la sécurité aérienne qui risque de se continuer; 3° la situation difficile d'Air France et des compagnies de navigation aérienne françaises; 4° l'effacement de l'aviation civile française au bénéfice de l'étranger; 5° l'abandon de notre industrie aéronautique devant la concurrence américaine.

Je ne veux pas développer longuement chacun de ces points; il me suffira d'apporter quelques informations pour que chacun se rende compte que je n'avance rien qui ne soit, hélas! démontré par les faits.

Premièrement, la condamnation de l'aviation légère et sportive est une ligne délibérément fixée qui se traduit par les licenciements de moniteurs, l'étouffement des aéroclubs, la cessation d'achat de planeurs et d'avions légers, par le fait qu'on consacre 210 millions seulement à l'école nationale de l'aviation civile, que les crédits alloués aux aéroclubs et à l'école d'aviation légère et sportive sont si faibles que notre commission elle-même a dû en demander le relèvement par un abattement indicatif de 1.000 francs.

Cependant, on manque de personnel d'aviation, notamment de personnel navigant. A Air France, par exemple, tandis que le nombre de kilomètres parcourus augmentait, l'an passé, de 20 p. 100, le nombre des pilotes passait de 200 à 209, soit une augmentation de 4 p. 100 seulement, et celui des navigateurs diminuait de 8 p. 100. On aboutit ainsi à un surmenage qui se généralise et s'accroît au détriment évident de la sécurité.

Le centre de perfectionnement installé au Bourget en 1945, qui avait donné des résultats satisfaisants, a été littéralement liquidé en 1949, et on envoie maintenant les élèves pilotes français se former en Amérique.

Voilà où nous sommes tombés. C'est dans l'ordre des choses du temps présent. Ce sont les Français, pionniers de l'aviation, qui vont s'instruire, en cette matière, auprès des Américains.

Deuxièmement: insuffisance de sécurité aérienne. Sabotages et accidents se sont, hélas! multipliés, et c'est avec douleur qu'on évoque les noms de Latécoère et d'Armagnac; mais il en est qui ont un sens si âpre des affaires qu'ils spéculent sur ces malheurs; ce sont les agents commerciaux de la production aéronautique étrangère.

C'est un fait aussi qu'on exige des modifications successives, incessantes à ces appareils de type français dont la qualité est cependant reconnue par les techniciens, de façon à en retarder la sortie et fournir le prétexte à l'achat d'appareils étrangers. On donne ainsi l'avantage, *a priori*, aux *Constellation* et la sécurité n'en est pas pour autant plus grande.

Une autre question, qui touche à ce point-là, est la condition du personnel. Il a été établi par des gens qualifiés que 85 heures de vol par mois équivalaient à peu près à l'effort demandé aux ouvriers effectuant 48 heures de travail par semaine. Or, si mes informations sont exactes, il ne manque pas de pilotes qui accomplissent de 130 à 200 heures de vol par mois et cela, évidemment, au détriment de la sécurité.

Enfin, on procède actuellement à des licenciements arbitraires, contraires au droit syndical, à Toulouse, au Bourget, à Orly. On mécontente le personnel. Ce n'est pas avec un personnel mécontent et ulcéré qu'on crée des conditions favorables à la sécurité, en dépit de la conscience professionnelle de chacun de ces hommes.

Enfin, depuis vingt ans, ce personnel, dont on ne cesse de dire qu'il exerce un métier qui comporte des risques et un très dur travail, attend son statut légal et son régime de retraite, qui ne leur sont pas encore donnés.

Troisième ordre de critiques: la situation difficile de notre aviation commerciale, et d'Air France en particulier. Si nous comprenons bien, on se propose, avec les 22 milliards de francs qui sont demandés, de développer notamment à Orly des travaux d'infrastructure, qui semblent être bien au delà des nécessités du trafic commercial. Les personnes qui ont quelques connaissances en la matière s'avisent de penser que ces travaux sont entrepris en raison de l'orientation générale de la politique vers la guerre, en vue de militariser cette base aérienne.

Cependant, pendant le même temps, alors qu'on dépense déjà des sommes considérables et qu'on prévoit des dépenses importantes dans ce domaine, on abandonne la construction d'aérogares, qui seraient nécessaires pour un trafic commercial, on néglige les installations du Bourget, de Toulouse, de Marignane où on licencie le personnel. On livre aux Etats-Unis, pour des fins militaires, des bases aériennes au Maroc. Enfin, on a installé à Orly, et c'est là un aspect scandaleux de la question, une deuxième compagnie américaine concurrente d'Air France, comme si une n'était pas suffisante. Mais s'agissant de la *Pan American Airways*, on comprend que les gens du Gouvernement n'aient pas eu grand-chose à lui refuser, car elle compte parmi ses dirigeants M. Marshall soi-même, celui du plan américain auquel on a assujetti la France.

M. Pinton. Le mot est admirable!

M. Chaintron. Quatrième critique: liquidation de l'aviation civile française au bénéfice de l'étranger. Il me suffira d'apporter une seule information à l'appui de cette affirmation. Si mes chiffres sont exacts, sur 93 appareils d'Air France, 79 sont américains. Cependant, pour l'honneur des techniciens et des ouvriers français, nous construisons des avions qui valent et même surclassent les *Constellation*.

Cinquième abandon de notre industrie aéronautique devant la concurrence étrangère. Depuis trois ans, le Gouvernement s'acharne avec une persévérance extraordinaire à détruire systématiquement l'industrie de production aéronautique française. Cette politique se traduit dans les chiffres éloquents publiés par la *Tribune des Nations*. Ils font ressortir la chute verticale de la fabrication aéronautique française. En ce qui concerne la production des cellules, en 1947, moyenne mensuelle: 126 tonnes; en 1948: 70 tonnes; en 1949: 28 tonnes. Production de moteurs, en 1947: 95.000 CV; en 1948: 54.000 CV; en 1949: 48.000 CV.

On met en chômage du personnel qualifié de nos usines aéronautiques: en novembre on a licencié 250 ouvriers d'aviation, et on s'apprête à en licencier d'autres; 100 dossiers de licenciement sont préparés à Orly. Il est question de licencier 800 personnes.

Il est possible qu'il y ait dans certains détails quelques avances à l'étranger du point de vue technique, mais les techniciens disent qu'il est parfaitement possible à la France de rattraper la technique étrangère dans tous les domaines de l'aviation. Mais cela est vrai dans la mesure où l'on aidera, où l'on soutiendra la production aéronautique française, et non dans les conditions présentes où l'on tend, au lieu de la soutenir et de l'aider, à l'étouffer. Une politique bien comprise consisterait à engager, s'il le faut, des dépenses importantes pour développer notre aviation si l'on a vraiment au cœur la confiance dans les perspectives de renaissance des ailes françaises. Ce n'est pas cela qu'on a dans l'esprit.

L'utilisation d'avions étrangers sur nos lignes est le corollaire de cet abandon de notre production pendant les dernières années, et du fait que nos lignes sont à présent pourvues de tels avions étrangers, nous sommes tributaires de l'extérieur pour nos pièces de rechange. Ainsi, dans le détail comme dans l'ensemble, on a soumis la France à l'Amérique, comme une colonie à sa métropole.

C'est pourquoi le vote du groupe communiste aura le sens d'une condamnation de la politique d'abandon des intérêts français, poursuivie en ce domaine comme en tous les autres. Notre vote sera l'expression de la volonté du peuple français d'avoir une politique d'indépendance et de grandeur françaises. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Aubert.

M. Aubert. Mesdames, messieurs, mon intervention, qui est faite au nom de la commission des moyens de communication, sera brève. J'ai d'ailleurs le sentiment que nous pouvons très vite élever le débat et peut-être aussi, j'en conviens, nous situer un peu en dehors du cadre de la discussion présente. Cependant, il est difficile de parler du budget de l'aéronautique sans penser aux constructions aéronautiques françaises.

J'ai dit que je voulais me situer au-dessus du débat présent, c'est-à-dire ne pas faire le rappel des erreurs ou des incohérences passées, mais me tourner résolument vers ce que doivent être l'avenir et la politique à suivre en matière de constructions aéronautiques françaises.

Votre commission comprend parfaitement que la société Air France peut se trouver devant un dilemme ou, en tout cas, devant l'obligation de répondre à ceux qui voudraient lui imposer un type de construction déterminé que, du même coup, on lui fait abandonner la responsabilité de sa gestion. En effet, on ne peut dire à la fois à la société Air France: « Prenez un matériel déterminé — alors que ce matériel, à tort ou à raison, ne lui convient pas — conservez la responsabilité de votre gestion et le souci naturel du bénéfice que vous devez réaliser ».

Cependant — et ce serait d'ailleurs là affaire de Gouvernement — il faut orienter la construction aéronautique française et, ici, nous pourrions très vite donner quelques critères, sur lesquels tout le monde devrait être d'accord.

Tout d'abord, limiter nos objectifs. En effet, pendant trop longtemps, la construction aéronautique française a eu pour objectifs, 10, 15, 20, 50 modèles. J'ai vu sur le catalogue d'une seule entreprise 28 types différents, qui étaient prêts, tout au moins sur le papier, ce qui conduit à des études, à des pertes de temps, à la dispersion des efforts, tant des techniciens que des ouvriers. Il faut limiter son but, aussi bien pour les cellules que pour les moteurs. A cet égard, les Anglais nous ont donné un magnifique exemple, en faisant un saut technique — qu'on a appelé une impasse — réussi par la sortie du *Comet* et qui leur a donné une remarquable avance. Il est exact de dire, comme le rappelaient tout à l'heure certains de nos collègues, que les Anglais n'ont pas une construction aéronautique sensationnelle par rapport à la technique classique, à la technique des années précédentes, mais il faut reconnaître qu'ils ont montré de l'audace, cette audace qui, en France, a été freinée quelquefois par l'inertie ou par le manque d'imagination, ainsi que par cette fameuse peur des responsabilités, qui a fait tant de mal à notre pays, alors qu'autrefois ce dernier les prenait si allègrement.

Pourquoi n'avons-nous pas fait chez nous ce qui a si magnifiquement réussi chez nos voisins ?

M. Méric. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Aubert. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Méric, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Méric. Je voudrais simplement indiquer au Conseil qu'en 1947, il a été présenté aux services de la direction technique et industrielle un projet de quadriréacteur par une de nos sociétés nationales. Ces services ont répondu que c'était de la folie. Or, c'est la même formule que l'Angleterre a mise en application et qu'elle emploie à l'heure actuelle, ayant ainsi pris dans ce domaine de la construction aéronautique une avance incontestable. Il est malheureux et regrettable que les services techniques n'attachent pas plus d'importance à l'initiative et à la hardiesse de nos techniciens.

M. Aubert. J'ajouterai qu'il faut donner à cette construction aéronautique les moyens suffisants. Ce n'est pas par une politique de « petits paquets », ce n'est pas en maintenant à peine la tête hors de l'eau aux entreprises aéronautiques, qu'elles soient privées ou nationales, en intervenant parfois pour des échéances difficiles au point que quelques centaines de millions sont tout à coup nécessaires pour empêcher la fermeture d'une usine, ce n'est certainement pas par cette politique mesquine, qui freine l'audace nécessaire, que nous pourrons arriver à remettre les constructions aéronautiques françaises à la place où elles étaient autrefois et qui était la première.

C'est plutôt en pratiquant une politique à longue échéance, suffisamment audacieuse, assortie de moyens suffisants, quitte à restreindre ses objectifs, que nous pourrions un jour voir et, en tout cas, espérer doter notre compagnie nationale et, par voie de conséquence, les compagnies privées et notre armée de l'air, d'un matériel aéronautique de construction française.

Ce serait un très large projet, qui mériterait à lui seul de faire l'objet d'une discussion spéciale. Si j'ai voulu l'effleurer, c'est pour montrer qu'il faudra qu'un jour ou l'autre notre Assemblée se penche sur lui avec attention, ainsi que les divers ministres intéressés, car M. le ministre des travaux publics ne peut, à lui seul, répondre à l'ensemble des questions et aux graves problèmes qui nous préoccupent.

Je souhaite pour ma part que ce débat vienne bientôt, car je considère que nous sommes les gardiens et les responsables du prestige des ailes françaises auxquelles tant de valeureux pilotes ont consacré leur vie, prestige fondé autrefois sur une construction qui, incontestablement, pendant une large époque, fut la première du monde. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1951 (II. — Aviation civile et commerciale) des crédits s'élevant à la somme totale de 11.361.619.000 francs et répartis par service et par chapitre conformément à l'état annexé à la présente loi ».

L'article 1er est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état annexé.

Je donne lecture de cet état:

Travaux publics, transports et tourisme.

II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

4e partie. — Personnel.

« Chap. 1000. — Traitements du personnel titulaire de l'administration centrale, 77.864.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Sur le chapitre 1000, la commission des finances du Conseil de la République propose un abattement de 1.000 francs pour marquer son désir de voir la rémunération de l'inspecteur général, dont le poste est vacant, supprimée.

En effet, le poste d'inspecteur général n'a pas été pourvu parce qu'une vaste réorganisation était en cours dans le deuxième semestre de 1950. Cette réorganisation a fait l'objet de certaines décisions. Actuellement, des décrets et des arrêtés sont en cours de mise en application et le poste d'inspecteur général doit être transformé en poste d'ingénieur en chef de la navigation aérienne.

L'Assemblée nationale, qui a posé la même question que le Conseil de la République et à laquelle la même réponse a été faite, a accepté que le crédit prévu pour la rémunération de l'inspecteur général soit utilisé pour ce poste d'ingénieur en chef de la navigation aérienne.

Par conséquent, je demande à la commission des finances du Conseil de la République de vouloir bien retirer cet abattement, convaincu que les explications que je lui donne et qui entrent dans le cadre d'une vaste réorganisation, lui donneront satisfaction.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Le désir de la commission, monsieur le ministre, a été que les crédits prévus au chapitre 1000 soient transférés aux chapitres 1110 et 1130. Vous nous demandez maintenant de les maintenir au chapitre 1000, étant précisé qu'au lieu de servir à la rémunération de l'inspecteur général, ces crédits seront destinés à la rémunération du poste d'ingénieur en chef de la navigation aérienne.

M. le ministre. C'est bien cela.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, la commission a satisfaction et elle retire sa réduction indicative de 1.000 francs.

M. le président. La commission retire sa demande de réduction indicative.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000 au chiffre nouveau de 77.865.000 francs.

(*Le chapitre* 1000, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale ou mis à sa disposition, 40.253.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 36.361.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 14.855.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Indemnités et allocations diverses au personnel de l'administration centrale et au personnel détaché à l'administration centrale, 6.027.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1050. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel administratif et de maîtrise, 132.307.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1060. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel administratif et de maîtrise, 4.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires du personnel auxiliaire, 187.697.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1080. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel auxiliaire, 7.062.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires et indemnités du personnel ouvrier, 337.544.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Ouvriers permanents des bases aériennes. — Salaires et indemnités, 42.395.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1110. — Navigation et transports aériens. — Traitements du personnel spécialiste, 1.461.787.000 francs. » — (*Adopté.*)

« 1120. — Navigation et transports aériens. — Rémunération du personnel contractuel, 184.958.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1130. — Navigation et transports aériens. — Indemnités, 149.091.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Groupement aérien du ministère. — Rémunération du personnel contractuel, 68.439.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1150. — Aviation légère et sportive. — Rémunération du personnel contractuel, 106.372.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Météorologie nationale. — Traitements du personnel spécialiste, 752.308.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1170. — Météorologie nationale. — Rémunération du personnel contractuel, 17.285.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1180. — Météorologie nationale. — Indemnités, 80 millions 185.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Bases aériennes. — Fonctionnaires des ponts et chaussées, 276.913.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Bases aériennes. — Rémunération du personnel contractuel, 122.106.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1210. — Bases aériennes. — Indemnités, 13.187.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1220. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 67.903.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1230. — Attachés civils de l'air. — Traitements et salaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 1240. — Attachés civils de l'air. — Indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 1250. — Indemnités de résidence pour difficultés exceptionnelles d'existence, 382.755.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1260. — Supplément familial de traitement, 33 millions 419.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Indemnités aux personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 26.157.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1280. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 12.539.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1290. — Indemnités de licenciement. » — (Mémoire.)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des sevices et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel de l'administration centrale, 12 millions 547.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Remboursement des frais de déplacements et de missions, 147.089.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3020. — Fonctionnement du groupe aérien du ministère. — Carburants et ingrédients, 97 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3030. — Remboursement forfaitaire à la compagnie nationale Air France des frais d'escale des appparels du groupement aérien du ministère, 14.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3040. — Aviation légère et sportive. — Matériel et frais de fonctionnement, 55 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3050. — Aviation légère et sportive. — Entretien et réparation du matériel volant, 117.997.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La commission des finances du Conseil de la République a propose un abattement de 1.000 francs pour marquer son étonnement de constater que le crédit d'entretien du matériel volant des aéroclubs est nettement insuffisant. Je donne bien volontiers mon accord à cette protestation de la commission des finances, car nul plus que le ministre des travaux publics, responsable de l'entretien de ce matériel, ne désire avoir des crédits suffisants pour y pourvoir.

Il est incontestable que le matériel à réparer est très important et que nous sommes obligés de le laisser sans utilisation faute de crédits d'entretien. Afin de faciliter la tâche des clubs — je m'excuse d'employer le mot « faciliter », car c'est une facilité relative — nous nous proposons de livrer ce matériel aux clubs gratuitement, dans l'état où il se trouve, et de leur demander de chercher eux-mêmes les crédits nécessaires pour procéder à la réparation, afin de s'en servir. C'est le seul moyen qui soit mis à notre disposition pour permettre l'utilisation de ce matériel.

J'ai demandé à l'Assemblée nationale des crédits assez importants pour l'entretien de ces appareils qui, d'année en année, se détériorent faute de crédits suffisants.

M. Marrane. C'est une politique de liquidation de l'aviation populaire !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission ne peut que déplorer le manque de crédits mais je crains que la solution qui est envisagée ne permette pas d'entretenir le matériel, car rien ne nous garantit que ces clubs pourront trouver les fonds nécessaires à cet effet.

Je vous demande, monsieur le ministre, si vous ne pourriez pas, au cours de l'exercice, faire d'autres propositions. En effet, dans l'hypothèse où vous vous placez, vous dites que vous laissez aux clubs le soin de trouver les sommes nécessaires pour entretenir le matériel. S'ils ne peuvent les trouver, le matériel va se détériorer et c'est un capital que nous perdrons.

M. le ministre. C'est ce que je viens de dire. Je le déplore; mais il n'est pas possible d'obtenir les crédits nécessaires à cet entretien. Les grosses réparations et revisions générales s'élèvent à 256 millions, auxquels il faut ajouter 290 millions nécessaires à la remise en état du matériel en service en 1951.

Toutes ces réparations et revisions portent sur du matériel dont la valeur actuelle de remplacement peut être évaluée à

4 milliards. Il est incontestable que l'insuffisance de crédits pour cet entretien constitue une mauvaise gestion, que je ne puis que regretter avec vous.

M. le rapporteur. Le refus ne vient pas du Parlement, en l'espèce. Nous n'avons pas le pouvoir d'augmenter les crédits mis à votre disposition.

M. le ministre. J'essaierai d'obtenir les crédits complémentaires dans le budget additionnel. Je vous demande en cela de m'aider.

M. le rapporteur. Je maintiens la réduction indicative et je compte, monsieur le ministre, que vous nous proposerez dans ce budget additionnel les sommes nécessaires à l'entretien de ce matériel.

M. le ministre. Le maintien de la réduction indicative ne facilitera pas les choses.

M. Marrane. Il ne s'agit que de 1.000 francs!

M. le ministre. Nous ferons 1.000 francs de réparations de moins.

M. le président. La réduction indicative est-elle maintenue ?

M. le rapporteur. La procédure est évidemment paradoxale puisque, pour demander une augmentation de crédits, nous sommes forcés de proposer une réduction de 1.000 francs. Personnellement, cela me semble un peu absurde. Ce que nous désirons, c'est avoir la certitude que M. le ministre nous présentera une demande de crédits additionnels.

M. le ministre. Je prends l'engagement, au budget additionnel, de faire des demandes plus importantes de crédits. C'est à vous, commission des finances du Parlement, de m'aider à les obtenir.

Ce n'est pas en me retirant des crédits, quelle que soit la faiblesse de la réduction proposée, que vous améliorerez cette dotation, que vous jugez vous-même insuffisante.

M. le rapporteur. La commission, dans ces conditions, retire sa réduction indicative.

M. le ministre. Au nom de la logique. (*Sourires.*)

M. le président. Sur le plan technique, non plus de l'aviation populaire mais des usages parlementaires, nous ne pouvons marquer notre désir de voir augmenter un crédit qu'en en demandant la réduction, car la Constitution ne nous donne pas le droit d'augmenter les crédits. Nous sommes bien obligés de nous incliner.

M. Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est M. Marrane.

M. Marrane. Les crédits accordés à l'entretien et à la réparation du matériel de l'aviation légère et sportive sont insuffisants et dans l'esprit de la commission des finances comme dans celui de son rapporteur il ne s'agit pas de les réduire.

Je crois, cependant, que l'assemblée entend manifester sa volonté d'exiger du Gouvernement qu'il accorde des crédits supplémentaires; et, comme vient de le souligner M. le président du Conseil de la République, nous n'avons pas d'autre moyen de manifester cette volonté que de demander une réduction de crédits.

Si vous êtes astreint à des conditions aussi rigides, monsieur le ministre, je propose de réduire le crédit de dix francs. Le Conseil de la République aura tout de même manifesté sa volonté symbolique d'augmenter les crédits. (*Sourires.*)

M. Biatarana. Pour une fois on ne peut pas dire que vous faites de la surenchère!

M. le président. En général, c'est le franc de dommages et intérêts qui est symbolique. (*Sourires.*)

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de la proposition de M. Marrane.

M. le président. M. Marrane a voulu marquer une intention, d'ailleurs commune à tous.

M. le rapporteur. La commission, se rendant aux arguments de M. le ministre et obtenant satisfaction, renonce à son abattement.

M. le président. Vous n'allez tout de même pas me faire consulter le Conseil sur ce point, monsieur Marrane ?

L'Assemblée semble unanime sur la manifestation de pensée de la commission, autrement dit désire aider M. le ministre à obtenir les crédits additionnels dont il a bien besoin. (*Assentiment.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

L'abattement proposé par la commission n'est pas maintenu.

En conséquence, je mets aux voix le chapitre 3050 au chiffre de 117.998.000 francs.

(*Le chapitre 3050, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3060. — Aéroports et navigation aérienne. — Matériel et frais de fonctionnement, 772 millions 682.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3070. — Météorologie nationale. — Matériel et frais de fonctionnement, 559.162.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Bases aériennes. — Matériel et frais de fonctionnement, 34.899.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre à une question posée par M. le rapporteur général dans son rapport et ainsi rédigée : « La commission des finances propose un abattement de 1.000 francs pour marquer son désir de mieux connaître le plan d'équipement des bases aériennes dont les fonctions ne servent pas uniquement à l'aviation civile, mais aussi à l'aviation militaire. Elle entendrait volontiers M. le ministre sur ce point. »

Je signale au Sénat que le projet de plan d'équipement a été étudié dès août 1946 par le conseil supérieur des travaux de l'air, devenu depuis le conseil supérieur del'infrastructure et de la navigation aérienne.

Ce projet a été établi en considération des seuls besoins de l'aviation civile et commerciale. Il définit les conditions techniques des aménagements des aérodromes, les différentes catégories entre lesquelles ils doivent être répartis et leur implantation dans la métropole et les territoires d'outre-mer. Il est établi en fonction du développement probable du trafic dans les années à venir. Il a été pris en considération, le 10 juillet 1947, par la commission de modernisation des transports du plan Monnet.

Dans une deuxième étape, ce plan a été amendé pour tenir compte des besoins spéciaux militaires. Il tient compte également des besoins techniques auxquels les aérodromes du plan civil auraient à satisfaire en plus de ceux de la circulation aérienne publique. L'objet du plan qui s'applique ainsi à tous les aérodromes civils et mixtes est actuellement en cours de vérification sur le terrain en accord avec les autorités et organismes locaux.

D'ores et déjà, des propositions définitives ont été formulées par le conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne pour la Gironde, la Charente-Maritime, les Bouches-du-Rhône, l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'Indochine, la Côte française des Somalies, pour l'Afrique équatoriale française et le Cameroun. Il reste à déterminer la répartition des aérodromes entre les classes C et D. Les propositions définitives du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne serviront de base aux décrets de classement qui doivent intervenir en application de la loi du 2 octobre 1946 relative à la classification des aérodromes.

Dès maintenant, les études faites, exploitées dans le cadre de l'organisation définie précédemment, permettent de coordonner au mieux le plan de réarmement avec les besoins civils présents et futurs. Les terrains d'opération du Nord-Est en particulier sont aménagés au titre du programme de réarmement sans perdre de vue leur utilisation civile.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission ayant obtenu satisfaction retire son abattement sur ce chapitre.

M. Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur un point particulier. Nous avons, à Toulouse-Blagnac, une piste de 2.400 mètres, une des plus longues pistes de France. Seulement, elle est coupée par une route nationale. Cette situation existe depuis quatre ans. Nous avons fait des démarches auprès des autorités compétentes, mais nous n'avons pas encore obtenu la déviation de cette route. Dans l'intérêt des équipages et celui des automobilistes, qui risquent des accidents, nous vous demandons, monsieur le ministre, d'intervenir afin que la déviation soit réalisée.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je m'occupe, en ce moment, d'une façon très active, du réaménagement des terrains d'aviation de la région de Toulouse. La suppression de la route, dont vous regrettez l'existence à travers le terrain d'aviation, est prévue au plan de 1951.

En outre, j'ai signé hier des décrets d'utilité publique pour l'acquisition de terrains sur lesquels des travaux ont été exécutés depuis une dizaine d'années. Ces terrains doivent faire l'objet de réparations ou de frais d'entretien élevés et, afin de les aménager d'une façon définitive, solide et stable, des décisions d'expropriation ont été prises. C'est à cet effet que les décrets dont je viens de parler ont été signés hier.

M. Méric. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3080 ?

Je le mets aux voix au chiffre de 34.900.000 francs.

(*Le chapitre* 3080, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3090. — Personnel militaire. — Alimentation, 5.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3100. — Personnel militaire. — Habillement et campement. — Couchage et ameublement, 2.477.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3110. — Ecole nationale de l'aviation civile, 209 millions 998.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je veux intervenir encore pour répondre à une question posée par M. le rapporteur concernant un abattement de 1.000 francs. La commission des finances estime en effet que le crédit de 1.950.000 francs demandé pour l'impression des manuels d'enseignement aéronautique est insuffisant.

Si mes souvenirs sont exacts nous avions sollicité un crédit de l'ordre de cinq millions de francs, mais il nous a été accordé un crédit, qui paraît insuffisant, de 1.950.000 francs.

Cependant nous pourrons, à force de prodige d'économies, arriver à satisfaire les besoins pour lesquels ces crédits ont été prévus. Je pense que le Sénat ne me reprochera pas d'être trop économe sur ce point. Je puis lui donner l'assurance que l'insuffisance des crédits n'empêchera tout de même pas le fonctionnement des services pour lesquels ils sont accordés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je me félicite de voir M. le ministre faire avec 1.950.000 francs ce qu'il comptait faire avec 5 millions.

M. le ministre. J'emploierai aussi les sommes que nous pourrons récupérer sur d'autres postes.

M. le rapporteur. Le désir de la commission c'est qu'en aucun cas le nombre de manuels et la diffusion de ces derniers ne doivent pâtir de la réduction du crédit. Si vous en donnez l'assurance à la commission, celle-ci renoncera à l'abattement.

M. le ministre. Je vous donne cette assurance.

M. le président. L'abattement n'est donc pas maintenu.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3110 au chiffre de 209.999.000 francs.

(*Le chapitre* 3110, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3120. — Loyers et indemnités de réquisition, 66.196.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3130. — Indemnités de réquisition. — Règlement des arriérés, 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3140. — Loyers et indemnités de réquisition. — Payements pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 3150. — Remboursements à diverses administrations, 477.633.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3160. — Achat et entretien des matériels automobiles, 246.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3170. — Réparation et entretien des matériels aéronautiques et nautiques, 100 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3180. — Entretien des immeubles, 40 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3190. — Entretien des immeubles. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 3200. — Travaux d'entretien des bases aériennes, 420 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3210. — Travaux d'entretien des bases aériennes. — Travaux à effectuer pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 3220. — Sauvetages en mer et à terre, 20 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3230. — Missions à l'étranger, 2.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 332.869.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Allocations de logement et primes d'aménagement et de déménagement, 8.257.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Prestations en espèce assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale et frais médicaux et pharmaceutiques. » — Mémoire.

« Chap. 4030. — Œuvres sociales, 29.612.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

a) Subventions.

« Chap. 5000. — Subventions diverses, 100.565.000 francs. » — (*Adopté.*)

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je partage entièrement le désir exprimé par la commission des finances de voir les subventions aux aéroclubs liées aux frais occasionnés par la formation des pilotes.

En effet, aucune subvention ne doit être octroyée pour exploit de caractère purement sportif, mais je précise que le paragraphe 1er de l'article 3, relatif aux primes de rendement aux aéroclubs et aux performances aéronautiques, bien que pouvant prêter, dans son libellé, à confusion, ne vise que les subventions destinées à la formation des pilotes.

En effet, en 1950, le crédit de 8.499.000 francs a été alloué en totalité, à titre de primes de rendement, pour participer aux frais occasionnés par les brevets de vol à voile et les brevets de vol avion et aucune somme n'a été allouée pour les performances aéronautiques.

Quant au crédit de 15.259.000 francs fixé au paragraphe 3 de l'article 3, il a été utilisé en totalité, en 1950, en participation de l'Etat au payement du traitement des moniteurs de pilotage.

M. le président. L'abattement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. La commission y renonce.

M. le président. L'abattement n'est donc pas maintenu.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5000, avec le chiffre de 100.566.000 francs.

(*Le chapitre* 5000, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5010. — Propagande. — Récompenses, 5.399.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5020. — Dépense de rapatriement de l'expédition Paul-Emile Victor en Terre Adélie, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5030. — Subvention d'exploitation à l'aéroport de Paris, 195.999.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La commission des finances a proposé un abattement de 1.000 francs sur ce chapitre, pour marquer son désir de savoir dans quelles conditions se font certaines expropriations et notamment celle d'un terrain situé boulevard Raspail.

M. Diethelm m'a posé, dans les couloirs, une question sur ce point et il sera intéressé par ma réponse, à savoir que les services de l'aéroport de Paris sont actuellement installés aux 7 et 8 du Rond-Point des Champs-Elysées, dans des locaux primitivement occupés par les services de l'économie nationale.

Aucune acquisition immobilière n'est envisagée pour cet organisme avenue du Maine. Le seul projet en cours de réalisation est l'acquisition amiable d'un terrain de 2.210 mètres carrés, situé aux numéros 287 et 293 du boulevard Raspail, sur lequel l'aéroport construira un immeuble de huit étages, représentant une surface construite de 4.900 mètres carrés, correspondant à une surface de travail de 3.400 mètres carrés.

C'est une opération contre laquelle, à première vue, on est tenté de s'élever et je comprends très bien l'étonnement de certains membres de cette Assemblée, aussi bien d'ailleurs que de l'Assemblée nationale, à la pensée que l'aéroport de Paris songe à construire un immeuble pour l'installation de bureaux.

Toutefois, cette opération est rendue nécessaire par la précarité de l'installation actuelle du Rond-Point des Champs-Elysées, pour laquelle aucun bail n'a été fait ni aucune garantie donnée, de la part des propriétaires. En effet toute location, même de courte durée a formellement été refusée à l'aéroport. Les conditions de cette dernière installation sont défectueuses. La direction générale de l'aéroport, qui comprend quatre directions — direction commerciale et financière, direction de l'exploitation aérienne, direction des études et travaux, direction administra-

tive — a besoin de locaux d'une certaine importance, dans lesquels ses services doivent être concentrés. Or actuellement, faute de place à Paris, certains services ont été installés à Orly.

Le regroupement de ces services en une installation rationnelle sera d'autant mieux réalisé dans l'immeuble du boulevard Raspail qu'il abritera 200 personnes qui constitue l'effectif de la direction générale de l'aéroport, qui travaille en liaison constante avec l'aéroport. Je suis de ceux qui déplorent chaque fois les installations somptuaires que les services nationalisés ou les services publics envisagent. Cependant, je crois que, dans ce cas particulier, le regroupement des services est une nécessité et la difficulté de trouver un immeuble suffisant pour tous ces services justifie, je le crois, les projets de construction de l'aéroport de Paris.

M. le président. L'abattement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. La commission se satisferait des explications de M. le ministre dans la mesure où il pourrait nous donner l'assurance que, lorsque cet immeuble sera construit, l'administration abandonnera l'immeuble du Rond-Point des Champs-Elysées. Nous craignons qu'elle ne garde ce dernier immeuble et qu'elle n'en construise un autre que pour y mettre d'autres services. Si vous pouvez nous donner l'assurance que je vous demande, la commission n'insistera pas davantage.

M. le ministre. Je donne bien volontiers cette assurance à M. le rapporteur puisque la construction de cet immeuble n'a d'autre but que de rassembler les services dans un seul bâtiment. Tous ceux qui sont occupés actuellement par les services de l'aéroport seront libérés.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, l'abattement n'est pas maintenu.

M. le président. L'abattement n'est pas maintenu.

Je mets aux voix le chapitre 5030 au chiffre de 196 millions de francs.

(*Le chapitre 5030, avec ce chiffre, est adopté.*)

b) Charges économiques.

M. le président. « Chap. 5040. — Subvention pour la couverture du déficit des lignes d'intérêt général exploitées par la compagnie Air France et les entreprises associées, 2.598 millions 999.000 francs. »

La parole est à M. Lodéon.

M. Lodéon. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je saisis l'occasion de la discussion de ce chapitre 5040, qui traite de la subvention pour la couverture du déficit des lignes d'exploitation d'intérêt général, pour attirer l'attention de M. le ministre sur le bruit persistant de la prochaine suppression de la liaison aérienne par Air France entre la métropole et les Antilles.

Le Conseil se rappelle que l'année dernière, par deux fois, d'abord au cours de la discussion du budget de fonctionnement des services civils de l'aviation civile et commerciale, ensuite à l'occasion de la discussion des investissements, le Conseil a voulu marquer, non seulement sa sympathie agissante envers ces populations, mais faciliter les frais d'exploitation de la société Air France.

C'est ainsi que l'abattement qui avait été prévu a été rétabli dans une proportion des deux tiers. Les difficultés des aérodromes sont actuellement complètement réglées, et, à part les difficultés de matériel, dont les crédits ont constitué le fondement de certains achats, on se demande pour quelles raisons cette liaison serait bientôt supprimée.

Je sais qu'il est bruit d'un projet de coordination entre les services aériens. Je voudrais savoir si M. le ministre est au courant de ce projet. En tout cas, le Parlement, qui a voté des crédits, voudrait être également informé avant d'être mis devant le fait accompli, ainsi que les usagers et les populations antillaises. Ceux-ci considèrent que cette liaison est, non seulement, une liaison de prestige, mais d'utile commodité pour tous ceux qui désirent des relations plus rapides entre la France métropolitaine et la France d'outre-mer et les départements nouveaux.

C'est pourquoi j'insiste auprès de M. le ministre pour avoir quelques renseignements précis et pour que, le cas échéant, il nous apporte des apaisements pour rassurer un peu l'âme inquiète de ces populations. (*Applaudissements.*)

M. Lassalle-Séré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lassalle-Séré.

M. Lassalle-Séré. Mes chers collègues, l'année dernière, lors de l'examen du budget de l'aviation civile, je me suis élevé contre la réduction des crédits correspondants, car les liaisons aériennes qui relient la métropole aux territoires d'outre-mer n'étaient ni régulières, ni sûres.

Ma protestation n'a eu qu'un faible écho. La conséquence a été immédiate. Il y avait là-bas, dans le lointain Pacifique, une ligne aérienne qui réunissait la Nouvelle-Calédonie à l'Océanie française, ces deux territoires que la France possède dans cette région éloignée du globe. Cette compagnie a disparu. Le territoire que je représente ici est maintenant privé de toute liaison aérienne avec le reste du monde.

Les conséquences en sont graves, non pas seulement sur le plan particulier, sur le plan du commerce, sur le plan des affaires, mais aussi sur le plan des relations entre la métropole et son territoire.

Je sais bien que des solutions sont envisagées, malheureusement elles sont loin d'être satisfaisantes pour le prestige de la France que l'on évoquait tout à l'heure. C'est en effet une compagnie américaine qui va établir entre Honolulu et l'Océanie cette liaison que la France n'a pas pu maintenir. Peut-être aussi va-t-on essayer de se raccrocher à la ligne néo-zélandaise la plus proche, mais avouez qu'il est navrant pour une nation comme la France que des populations d'une importance aussi faible que celle des îles Cook soient rattachées à sa métropole, la Nouvelle-Zélande, par ligne aérienne régulière, tandis que la France ne peut pas, je ne dis même pas rattacher ce territoire à la métropole, mais le rattacher au réseau aérien mondial.

Aussi je pose la question à M. le ministre : le Gouvernement estime-t-il que cette situation est admissible et qu'elle puisse durer ? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. En ce qui concerne la ligne des Antilles, aussitôt après l'arrêt de la ligne Latécoère, les Antilles ont été desservies dès qu'une infrastructure a été mise en service. Actuellement le service est assuré par *Constellation* deux fois par mois, l'avion se posant à la Martinique et à la Guadeloupe. Le trafic est très faible, puisqu'il y a à peine quatre passagers par mois. Devant cette situation, nous avons été obligés de ralentir la fréquence des services. Certains même ont dû être annulés.

Mais on peut espérer, à partir de l'automne prochain — nous nous préoccupons actuellement de l'organisation de ce service — voir les Antilles desservies une fois par semaine, *via* les Açores, la ligne étant prolongée par la Colombie et le Venezuela.

Nous avons l'impression que le nombre de passagers sera ainsi plus important et la rapidité de desserte plus grande. Je crois que, sur ce point, vous pouvez faire confiance aux services de l'aviation civile qui étudient la question, déjà posée à différentes reprises.

En ce qui concerne Tahiti, en raison des charges très lourdes qu'entraînait ce service — si mes souvenirs sont exacts, je crois que la perte était de 100 millions par an — la ligne n'a pas été maintenue. Nous nous préoccupons actuellement d'organiser le service en le raccordant aux services internationaux, soit par Bora-Bora, soit par Aitulaki.

Un service français prendrait les passagers à Bora-Bora ou à Aitutaki sur un avion français.

La question est à l'étude. Nous attendons les propositions des différentes compagnies. Dès que la question aura été tranchée, le service sera assuré dans le sens demandé par la population de Tahiti.

M. Patient. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Patient.

M. Patient. Monsieur le ministre, les collègues de la Martinique et de la Nouvelle-Calédonie viennent de parler de leur département, de leur territoire, où Air France fait voir ses ailes. Comme je vois qu'au chapitre 5040 il y a des subventions pour le déficit de lignes d'intérêt général assurées par la compagnie Air France et les entreprises associées, je demande les raisons pour lesquelles, jusqu'à ce jour, la compagnie Air France n'a pas cru devoir faire voir les ailes françaises en Guyane où depuis dix ans bientôt existe un aérodrome de classe internationale : Rochambeau.

Il y a eu des accords passés par M. Jules Moch en 1947 avec le Venezuela et la Colombie et d'autres pays d'Amérique du Sud, la Guyane était comprise justement au nombre des escales de la ligne : Dakar-Cayenne-Caracas. Jusqu'à ce jour, ce sont les compagnies américaines, la compagnie Panamerican qui, régulièrement, trois fois par semaine, à l'aller et au retour, assurent le transport des passagers de Cayenne vers la métropole, et de la métropole vers Cayenne.

Je demande du moment qu'on augmente les subventions aux lignes d'intérêt général, si les communications d'Air France avec la Guyane ne constituent pas une ligne rentable, elle est une ligne nationale et impériale. Je voudrais savoir quelles sont les dispositions que M. le ministre compte prendre pour amener

la société nationale Air France dont je suis d'autre part un défenseur parce que j'utilise cette ligne régulièrement sur New York-Paris, à instituer, une ligne Dakar-Cayenne-Caracas comme les Hollandais, pour leur Guyane, ont créé une ligne Dakar-Surinam-Curaçao, etc. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lassalle-Séré.

M. Lassalle-Séré. Monsieur le ministre, je dois vous dire que les renseignements que vous m'avez fournis n'étaient ignorés ni de moi-même ni de la population que je représente.

Les solutions que vous envisagez ne sont pas satisfaisantes, et voici pourquoi. D'abord, en ce qui me concerne, je ne les considère pas satisfaisantes parce qu'elles sont étrangères. Je préfère une solution française. Mais quand bien même cette exploitation interviendrait — puisqu'elle n'est pas encore intervenue — elle serait soumise à la volonté non pas du Gouvernement français, mais d'une compagnie étrangère.

Nous en avons l'exemple de la *Panamerican Airways*, qui vient d'abandonner l'escale de Nouméa pour des raisons qui n'ont rien à voir avec l'intérêt du territoire. Pour revenir à la compagnie américaine qui doit relier Honolulu à Tahiti, elle n'a pas encore commencé son exploitation. Elle a fait un premier voyage d'études en janvier et puis ce fut terminé. Nous en sommes à nous demander à Tahiti quand l'exploitation commencera et si, une fois commencée, si elle continuera.

D'autre part on voudrait rattacher les îles françaises de Tahiti à la ligne néozélandaise. Cette solution ne peut pas encore donner satisfaction pour la raison suivante. Elle peut convenir à la rigueur pour le courrier, mais non pour les passagers, car la ligne néozélandaise est surencombrée.

Telle est la raison pour laquelle cette solution n'est pas pleinement satisfaisante. Aussi la solution française est la seule viable, la seule compatible avec le prestige de notre pays.

Vous avez parlé d'un déficit de 270 millions, monsieur le ministre, mais vous avez anticipé. Ce chiffre était une prévision concernant la ligne d'Air France. Mais cette ligne n'a pas fonctionné. La T. R. A. D. A. S., au contraire, dont j'ai parlé tout à l'heure, avait l'avantage de fonctionner. Elle réalisait des exploits véritables sportifs avec un personnel d'élite. Le déficit était infiniment plus faible que celui que vous avez indiqué. Il était, si mes renseignements sont exacts, de l'ordre de quelques dizaines de millions. On a abandonné comme toujours le présent pour des projets d'avenir qu'on n'a pas maintenus.

Voilà la situation qui ne peut se perpétuer, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Patient s'est plaint de l'insuffisance ou, plutôt, de l'absence de service pour la région qu'il représente. Je dois rappeler qu'une étude avait été faite antérieurement en vue d'établir une ligne qui aurait donné satisfaction. Pour des raisons qui m'échappent, car cette étude remonte, je crois, à quelques années, les choses n'ont pas pu aboutir. Je dois cependant faire remarquer à M. Patient qu'à l'occasion de l'étude que nous sommes en train de faire pour prolonger la ligne qui doit desservir les Antilles par les Açores, nous examinerons si la desserte des territoires qu'il représente ne peut être effectuée.

Par conséquent, je lui demande de bien vouloir me faire crédit encore quelque temps et je note le désir qu'il a de voir cette ligne établie rapidement.

En ce qui concerne la ligne de Tahiti, vous venez de dire, mon cher sénateur, que vous étiez seul sur la ligne partant d'Aïtutaki. Il est bien évident que c'est l'insuffisance du nombre des passagers qui a amené le Gouvernement à supprimer la subvention, de l'ordre de 100 millions de francs, qui était sollicitée. La solution que nous recherchons maintenant, et qui ne nous satisfait peut-être pas d'une façon complète, a tout de même l'avantage de ne coûter que 40 millions, alors que le service par Air France d'une ligne directe de la métropole représentait une subvention supplémentaire de 250 millions de francs.

Si le nombre de passagers ne justifie pas la création du service, je vous demande de comprendre que, pour des raisons d'économies d'un ordre très élevé, le service étant assuré avec les changements soit à Bora-Bora, soit à Aïtutaki, doit tout de même satisfaire les passagers, très peu nombreux, je vous le repète, qui ont à se rendre dans ces territoires.

M. Patient. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Patient.

M. Patient. Je me permets de faire remarquer à M. le ministre que la question des passagers en ce qui concerne la Guyane ne peut pas jouer. J'ai parlé d'escale; or, les Hollandais, qui ont une ligne aérienne entre Dakar et Surinam, prennent à peine cinq ou six passagers à Surinam, mais ils continuent leur ligne par le Nord et reviennent par Montréal. Ils font Dakar-Surinam ou bien, venant du Nord, Surinam-Dakar.

C'est dans les mêmes conditions qu'un avion français pourrait faire Dakar, Cayenne, Caracas, Bogota et aller jusque dans les grands pays de l'Amérique du Sud; il prendrait les passagers et ferait escale en Guyane. Par conséquent, la question du plein ne peut pas jouer pour mon département. De même que les Américains prennent trois fois par semaine deux ou trois passagers, une ligne française pourrait en prendre deux ou trois à l'aller comme au retour.

Si l'on pense qu'il faut donner des subventions pour déficit de ligne, je ne vois pas très bien pourquoi on n'augmenterait pas ces subventions de 1 ou 2 millions pour le déficit de la ligne sur la Guyane. Ce qui importe, c'est de faire voir les ailes françaises dans mon département. (*Très bien! très bien!*)

M. Lassalle-Séré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lassalle-Séré.

M. Lassalle-Séré. Je m'excuse de reprendre la parole mais je crois que tout à l'heure M. le ministre a mal interprété ma pensée. Je n'ai pas dit que j'étais seul à emprunter cette ligne, qui a toujours eu de nombreux passagers. J'ai indiqué que j'avais eu personnellement des difficultés à obtenir mon passage et que, bien que seul, il m'avait fallu trois mois pour obtenir une place. S'il y avait eu le nombre de passagers habituel à la Trapas, je me demande quelle aurait été leur situation. La solution que vous préconisez n'est donc pas viable car elle ne permettrait pas de transporter les passagers de l'Océanie française.

Voilà ce que je voulais préciser, et je constate qu'on ne cherche pas à apporter une solution française à ce problème.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je pense que nous pouvons maintenir l'abattement. Il ressort nettement de la discussion que la coordination des transports aériens n'est pas satisfaisante.

M. le président. La commission maintient donc son abattement sur le chapitre 5040.

Je mets aux voix ce chapitre avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre 5040, avec ce chiffre, est adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

M. le président. « Chap. 6000. — Frais de justice et réparations civiles, 18.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6010. — Informations générales en France et à l'étranger, 15.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6020. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations, mémoire. »

« Chap. 6030. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance, mémoire. »

« Chap. 6040. — Dépenses des exercices clos, mémoire. »

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1er avec la somme totale de 11.361.625.000 francs, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état annexé.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Le produit des péages, taxes et redevances perçus par l'Etat sur un aérodrome peut, dans des conditions qui seront fixées par arrêté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du ministre du budget, être versé aux collectivités publiques, chambres de commerce, régions économiques, syndicats des communes, territoires d'outre-mer, ports autonomes et sociétés d'économie mixtes, participant financièrement à l'équipement de l'aérodrome pour être affecté au service de leurs emprunts. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Le produit de la cession aux aéroclubs des pièces de rechange de matériels aéronautiques, réalisé par le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (service de l'aviation légère et sportive), sera rattaché au budget des travaux publics, section II « Aviation civile et commerciale » selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public. » — (*Adopté*).

« Art. 4. — Il est institué au bénéfice du personnel navigant professionnel civil, inscrit sur les registres de l'aéronautique civile française, qui exerce de manière habituelle la profession de navigant à titre d'occupation principale, un régime complémentaire de retraite auquel sera affilié obligatoirement le personnel salarié.

« Les intéressés auront droit à cette retraite à partir de cinquante ans d'âge, sous réserve des dispositions particulières que fixera le règlement d'administration publique prévu ci-après en faveur des navigants mis dans l'obligation, avant d'avoir atteint l'âge de cinquante ans, de cesser toute activité de navigant à la suite d'un accident survenu ou d'une maladie contractée du fait de l'exercice de la profession.

« Les cotisations destinées à alimenter le régime ainsi institué sont supportées :

« Deux tiers par l'employeur et un tiers par l'employé pour le personnel salarié.

« Un décret portant règlement d'administration publique, qui interviendra dans un délai de quatre mois, fixera les modalités d'application du présent article et, notamment, les règles d'organisation et de financement du régime, ainsi que les conditions dans lesquelles son équilibre financier sera assuré, les conditions d'âge et de services ouvrant droit à retraite, les prestations à assurer, tant aux assurés qu'à leurs ayants droit, ainsi que les avantages qui pourront être accordés aux professionnels navigants ayant cessé leur activité avant la promulgation de la présente loi ainsi qu'à leurs ayants droit. » — (*Adopté.*)

Je vais mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

Personne ne demande la parole ?...

M. Bertaud. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Bertaud, pour expliquer son vote.

M. Bertaud. Etant arrivé trop tard pour me faire inscrire sur l'article 4, je vais profiter des avantages que me donne la discussion sur l'ensemble pour, en trois minutes — je n'ai droit qu'à cinq — vous indiquer quelle est la position de la commission des moyens de communication et de transports au sujet de cet article 4, lequel d'ailleurs est dû à un amendement de nos collègues MM. Livry-Level et Bouret, de l'Assemblée nationale.

L'article 4 nous donne entière satisfaction, parce qu'il traite enfin du statut du personnel navigant, depuis si longtemps promis, mais jamais accordé.

Cet article 4 présente un certain nombre d'avantages, en ce sens qu'il règle dans l'immédiat la question, puisqu'il permet au Gouvernement de donner au personnel navigant un régime de retraites par le moyen d'un règlement d'administration publique. De plus, il indique au Gouvernement dans quelles conditions ce règlement doit être établi. Autrement dit, dans l'esprit de nos collègues de l'Assemblée nationale, qui vient rejoindre l'esprit des membres de la commission et qui sera, je l'espère, votre esprit à vous également, nous donnons au Gouvernement une besogne toute « mâchée ». Il lui appartiendra, dans la mesure du possible, de nous donner satisfaction.

Je ne veux pas reprendre la discussion qui s'est déroulée ce matin à la commission des moyens de communication et des transports. Je veux cependant faire certaines réserves, qui ont été formulées par quelques-uns de nos collègues en ce qui concerne la limite d'âge. Cette limite d'âge est prévue à cinquante ans et certains de nos collègues estiment qu'à cet âge un membre du personnel navigant peut encore assurer un certain service au sol. C'est là une question dont nous laissons le soin de débattre au Gouvernement en présence des représentants du personnel navigant.

Nous comptons sur son esprit de haute compréhension pour tirer le meilleur parti possible des observations qui ont été présentées à ce sujet par nos collègues, et qui ne se limitent d'ailleurs pas uniquement au personnel navigant, mais s'appliquent au personnel de tous les modes de transport.

Comme je ne veux pas dépasser les quelques minutes qui me sont accordées, je citerai pour mémoire à nos collègues que la question peut intéresser que les principales dispositions de l'amendement de MM. Livry-Level et Bouret et les observations qu'ils ont présentées, pour indiquer au Gouvernement dans quelles conditions il est possible de se tirer d'affaire, se trouvent insérées au *Journal officiel* — débats de l'Assemblée nationale, page 2055.

Mes chers collègues, si la question vous intéresse, vous voudrez bien vous y reporter. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 7 —

AIDE AUX PECHEURS ET OUVRIERS DE LA REGION DE SAINT-JEAN-DE-LUZ

Discussion immédiate et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que la commission des finances a demandé la discussion immédiate de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à ouvrir au budget du ministère de l'intérieur pour 1951 un crédit de 5 millions de francs pour venir en aide aux marins-pêcheurs et ouvriers des conserveries de Saint-Jean-de-Luz et Cap-Breton (n°s 231 et 242, année 1951).

Le délai prévu par l'article 58 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler le Conseil de la République à statuer sur la procédure de discussion immédiate.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Courrière, rapporteur.

M. Courrière, *rapporteur de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, le Conseil de la République a été saisi d'une proposition de loi votée par l'Assemblée nationale, tendant à accorder aux marins-pêcheurs de la région de Saint-Jean-de-Luz et de Cap-Breton une indemnité de 5 millions pour subvenir à leurs besoins et à leur détresse. Cette région, qui fait partie à la fois des Basses-Pyrénées et des Landes, était particulièrement florissante en ce qui concerne la pêche, et surtout la pêche à la sardine. Depuis octobre 1950, une raréfaction brutale du poisson s'est produite, soit par suite d'orages ou de courants, soit pour des causes jusqu'ici indéterminées, et les marins-pêcheurs et tous ceux qui travaillent dans les conserveries sont réduits à un chômage total. La misère est considérable.

Le commerce local a essayé, dans toute la mesure de ses moyens, d'apporter une aide aux populations privées de ressources; les collectivités locales ont essayé elles-mêmes de subvenir aux besoins de cette population terriblement frappée, mais il apparaît que les moyens que l'on a sur le plan local ne sont pas suffisants, et le Gouvernement se devait d'intervenir. C'est la raison pour laquelle, étant donné le caractère tout à fait particulier des événements qui frappent actuellement cette région, le Gouvernement a accepté d'inscrire au chapitre 6010 du budget du ministère de l'intérieur un crédit de 5 millions, pour venir en aide aux personnes les plus éprouvées par cette situation économique.

Dans l'article 2 du texte qui nous est proposé, il est prévu qu'un comité sera constitué par M. le préfet des Basses-Pyrénées. Etant entendu que les sinistrés sont à la fois de la région des Basses-Pyrénées et de la région des Landes, dans ce comité figureront très vraisemblablement des représentants des deux départements.

Je vous demande, mesdames, messieurs, d'accepter, ainsi que l'a fait votre commission des finances, le texte tel qu'il vous a été transmis par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er — Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1951, un crédit de 5 millions de francs applicable au chapitre 6010 : « Secours d'extrême urgence aux victimes de calamités publiques ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Ces secours seront versés au comité constitué par M. le préfet des Basses-Pyrénées, et répartis par les soins dudit comité entre les marins pêcheurs et ouvriers des conserveries en chômage ainsi que leurs familles de Saint-Jean-de-Luz et Capbreton. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 8 —

AUTORISATION DES COURSES DE TAUREAUX

Adoption d'un avis sur une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter la loi du 2 juillet 1850 relative aux mauvais traitements exercés envers les animaux domestiques. (N°s 84 et 241, année 1951.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. Biatarana, rapporteur.

M. Biatarana, *rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.* Mesdames, messieurs, le Conseil de la République a pris connaissance du rapport que j'ai déposé au nom de la commission de la justice et qui tend à donner un avis favorable à la proposition de loi qui nous a été transmise par l'Assemblée nationale.

Il s'agit, d'ailleurs, d'un projet d'importance mineure, tendant simplement à autoriser les courses de taureaux, lorsqu'elles se pratiquent dans des régions où l'on constate une tradition ininterrompue. Nous n'allons pas, naturellement, débattre ici de la légitimité ou non de ces courses. Nous n'allons pas, surtout, opposer les arguments des défenseurs et des adversaires, qui deviennent presque l'objet d'un débat classique. Nous constaterons simplement, en tant que législateurs, que puisque les courses de taureaux ont lieu dans une vingtaine de villes françaises qui intéressent vingt départements et qu'elles bénéficient des concours les plus officiels, et puisque ce n'est qu'après la course qu'une contravention est dressée, il est préférable que la loi ne soit pas violée. Ce projet de loi a donc essentiellement pour objet que l'on ne soit pas en présence de ce que j'appellerai non pas une tartufferie, le mot est peut-être un peu fort, mais une situation contradictoire dans laquelle la loi ne gagne rien du point de vue du respect qui lui est dû.

Nous n'allons pas engager un débat sur la moralité ou l'immoralité des courses de taureaux. Je disais à la commission de la justice que les populations qui habitent au-dessous du 45e parallèle ne pensaient pas avoir une plus mauvaise conscience que celles qui habitent au-dessus. Je dirai qu'il y a pour nous, dans les régions méridionales, un intérêt essentiel à ce que les courses de taureaux puissent se pratiquer normalement. Cela tient à l'intérêt touristique des courses.

Nous avons, dans le Sud-Ouest et le Midi, non seulement de fervents amateurs locaux, mais beaucoup de touristes qui s'intéressent aux courses de taureaux. Cela représente pour nos villes du Midi des ressources considérables non seulement pendant l'été, en août, mais dès le mois de mai. Nous avons intérêt à retenir ces touristes en France, et même à faire que les spectateurs espagnols viennent chez nous, plutôt que de voir ces touristes partir en Espagne, et intéressés par les courses, y passer en définitive leurs vacances.

Mesdames, messieurs, j'en ai fini. Je vous demande d'adopter, ainsi que l'a fait votre commission de la justice, le projet de loi qui nous est transmis par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

La parole est à M. Bolifraud contre le passage à la discussion de l'article unique.

M. Bolifraud. Mes chers collègues, il y a un siècle, dans la séance du 7 janvier 1849, M. de Grammont déclarait que, si la législation française s'était occupée des animaux au point de vue propriété, elle gardait le silence sur la part de justice et de pitié qui leur était due. Il estima nécessaire de rappeler à l'homme que les animaux lui avaient été confiés pour en être le maître, non le tyran.

Dès cette époque, des hommes justes et fermes ont su braver la raillerie et le sarcasme, comme je les brave peut-être moi-même en ce moment (*Sourires*), pour venir au secours de pauvres animaux sans défense auxquels la nature a même refusé un cri pour se plaindre de leurs bourreaux.

Il parut digne à cette époque de voter une loi qui, en adoucissant la condition des animaux, instruments précieux de notre existence, agents indispensables de nos besoins, comme aussi de certains de nos plaisirs, mit un terme à des abus aussi contraires à la morale qu'à nos intérêts matériels. (*Mouvements sur divers bancs.*)

Prévenir les mauvais traitements, c'est travailler à l'amélioration morale de l'humanité, car qui aime les bêtes aime souvent les hommes. C'est aussi travailler à l'amélioration physique des animaux. La douceur, la pitié à leur égard tiennent plus qu'on ne pense à l'humanité, car l'homme dur et cruel envers les animaux le sera bien souvent pour tous les êtres confiés à son autorité ou à sa protection.

En rendant les actes de barbarie plus rares, la loi a réussi à améliorer les mœurs et à faire disparaître peu à peu les spectacles révoltants qui familiarisaient l'homme avec la vue du sang, spectacles qui peuvent, dans le cœur de l'enfant, faire germer des habitudes de cruauté susceptibles d'influer plus tard sur sa destinée. L'homme qui, dans son enfance, s'amuse à torturer les animaux se prépare peut-être à devenir criminel. Il y a bien longtemps, Platon a dit: « L'imitation modifie l'âme au point de la plier insensiblement à des habitudes qui la défigurent ou l'embellissent ».

Actuellement, par application de cette loi, les enfants ne sont plus habitués, ou le sont beaucoup moins, au spectacle, écœurant pour certains, de ces mises à mort et de ces chevaux éventrés qu'on fait revenir sur la scène avec les boyaux traînant sur le sol.

M. le rapporteur. C'est absolument inexact!

M. Bolifraud. Un de mes collègues, qui est en ce moment à la commission du suffrage universel, M. Rabouin, me disait hier qu'ayant assisté à pareil spectacle à Saint-Sébastien, il avait été tellement impressionné qu'il avait dû quitter les arènes. (*Mouvements sur plusieurs bancs.*)

Je vous ai dit que je braverais la raillerie!

M. le président. Que ceux du Midi ne profitent pas de leur avantage. Ne donnez pas le spectacle d'une corrida! (*Rires.*)

M. Bolifraud. Qu'on ne revienne pas en arrière, mes chers collègues. Les populations du Midi ont la faculté de trouver d'autres divertissements que ces spectacles sanguinaires.

Les peines prévues par la loi Grammont sont d'ailleurs très légères. Au début du siècle, et plusieurs fois avant 1914, de nombreuses propositions, émanant de parlementaires siégeant sur les bancs les plus opposés, ont demandé le renforcement des peines, car les hommes de ma génération se souviennent des spectacles affligeants que l'on voyait dans les rues de Paris, notre capitale étant appelée à cette époque, pendant très longtemps, l'enfer des chevaux.

Les sociétés protectrices des animaux se consacrèrent pendant des années à remédier à cet état de fait, mais leurs efforts ne progressaient pas comme c'eût été désirable. Aussi eurent-elles la judicieuse idée de s'adresser à l'école. Elles furent, en cela, secondées par les maîtres de l'enseignement primaire qui réussirent à inculquer aux enfants la pitié pour les bêtes. Qu'il me soit permis de leur rendre hommage, car, sans eux, nous n'aurions rien pu obtenir.

Il est à constater que dans les pays où il n'existe pour ainsi dire pas d'illettrés, tels la Suisse, l'Angleterre et les pays nordiques, les animaux sont particulièrement bien traités.

Un sénateur à gauche. Merci pour le Midi!

M. Bolifraud. Il n'en est pas de même au fur et à mesure qu'on descend vers le Midi et particulièrement en Afrique du Nord, où les chevaux, les mulets et les ânes sont maltraités, ces derniers étant de véritables martyrs. (*Exclamations sur plusieurs bancs.*)

Je connais la question, car je m'en suis beaucoup occupé. Je dois avouer que je n'ai pas eu beaucoup de succès, car je vous le répète, en cette matière, seul l'instituteur est qualifié pour obtenir des résultats tangibles.

Je connais d'autres pays, la Russie par exemple; je n'y ai pas constaté de mauvais traitements, alors qu'il en est tout autrement dans les pays balkaniques et le Moyen-Orient, où j'ai également séjourné.

M. le rapporteur. Et les camps de concentration en Allemagne ?

M. Bolifraud. Cela n'a aucun rapport!

Certaines objections m'ont été faites parfois: vous autorisez bien les chasses à courre; je répondrai que je n'apprécie pas davantage ce genre de divertissement, ne comprenant pas que des cavaliers, fort nombreux, aidés par une meute de chiens, passent des heures et des heures à cerner un pauvre animal dont la seule vue de son regard devrait exciter la pitié.

On m'a dit aussi: ce sont les gens sans enfants qui ont une pareille sensiblerie. C'est une erreur. Nombreux sont les pères et mères de famille qui élèvent leurs enfants en leur apprenant à aimer les bêtes dès leur plus tendre enfance.

Pour conclure, mes chers collègues, ne revenez pas sur des mesures déjà vieilles d'un siècle. S'il n'en était pas ainsi, vous commettriez une faute, car nul n'a le droit de se donner du plaisir en utilisant la souffrance d'êtres qui ne peuvent se défendre ni même se plaindre. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et sur divers autres bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Mes chers collègues, je n'ai pas l'intention d'éterniser ce débat. Je vous indique cependant que, en plein accord avec mon ami M. Bolifraud, je voterai contre le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi qui nous est soumise et cela pour deux raisons.

Au risque de contrister les admirateurs des toréadors, picadors et autres matadors, je ne puis croire, pour aucun homme qui réfléchit, que ce serait un progrès accompli par le Parlement français que de revenir en arrière, après un siècle, sur les prescriptions déjà trop modérées de la loi Grammont. Je ne reprendrai pas la démonstration de M. Bolifraud, elle se suffit à elle-même.

Je ferai remarquer, ce sera mon deuxième argument, que la loi qu'on nous propose est un geste spectaculaire et qu'elle ne signifie absolument rien. On nous propose, en effet, un article unique qui vient s'ajouter à la loi du 2 juillet 1850, en spécifiant que ladite loi n'est pas applicable aux courses de taureaux lorsqu'une tradition ininterrompue peut être invoquée. Alors de deux choses l'une, ou la loi Grammont a interrompu cette tradition dans l'ensemble des 89 départements français d'une République une et indivisible et l'article qu'on nous demande de voter n'a pas de raison d'être; ou bien il existe en fait, dans certains départements et non pas dans vingt comme l'affirme notre rapporteur, un usage en soi condamnable, mais un usage qui a toujours été toléré avec ce respect des libertés locales, du reste conforme à la tradition française. Alors pourquoi, ne pas laisser les choses en l'état ?

Il est entendu qu'en législateurs conscients, nous condamnons toutes ces pratiques vénérables peut-être, un peu barbares sans conteste, car les courses de taureaux sont un héritage des combats de gladiateurs. Je ne pense pas, malgré tout ce qu'ont dit les grands lyriques grecs ou romains de la grandeur des arènes, qu'aucun d'entre nous demandera de revenir aux combats des gladiateurs.

Aujourd'hui on n'envoie plus les chrétiens aux lions, mais nous sortons d'une époque où l'on n'a pas hésité à offrir les juifs, et des milliers de victimes aux chambres à gaz. Alors attention, mes chers collègues, cette espèce d'émoussement de la sensibilité explique peut-être certaines réactions, ces jeux qui réclament du sang innocent.

Pour ma part, je ne voudrais pas avoir l'air, sous aucun prétexte, de céder à cette espèce de résurgence de la barbarie même colorée de la lumière du Midi! C'est pourquoi je vous demande de faire œuvre de bons sens et de repousser ce projet de loi qui a été arraché, à l'Assemblée nationale, sans discussion et par un tour de passe-passe, et de respecter simplement les libertés traditionnelles qu'on tolère dans certaines régions. Si vous votiez le projet actuel, ce serait uniquement un prétexte pour des entrepreneurs de spectacles qui, en soi, ne sont pas très édifiants, de développer dans l'ensemble du pays des spectacles que nous ne tenons pas à voir revenir.

M. le président. La parole est à Mme Crémieux.

Mme Crémieux. Je voudrais répondre à M. Bolifraud qui, tout à l'heure, nous a dit que les courses de taureaux donnaient aux enfants le sens de la cruauté, je veux lui dire que, dans mon pays, le département du Gard, j'ai vu à l'âge de quatre ans ma première course de taureaux (*Sourires*) et, depuis, j'ai assisté au moins à quatre corridas par an. Il me semble qu'en vieillissant, je suis devenue de plus en plus douce et de moins en moins cruelle. (*Très bien! très bien! — Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Ceci dit, je ne trouve pas que les courses de taureaux, qui sont chez nous un spectacle absolument unique et apportent dans notre département, du point de vue touristique, un tel élément de somptuosité, si j'ose dire, je ne trouve à aucun moment, dis-je, que celles-ci soient plus choquantes que les matches de catch ou certaines de nos réunions de boxe. Elles n'ont pas plus de cruauté et sont nécessaires au bon renom de nos pays méridionaux. (*Nouveaux applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. de Menditte.

M. de Menditte. Je n'avais pas l'intention d'intervenir dans ce débat, pour deux raisons; la première, c'est que mon collègue M. Biatarana me semble plus qualifié que quiconque pour défendre ici les courses de taureaux et la seconde, c'est que je me demande si ce projet de loi est vraiment nécessaire. En effet, la loi Grammont, à laquelle il a été fait allusion, mais dont on n'a pas lu le titre, remonte au 12 juillet 1850 et est relative aux mauvais traitements exercés envers « des animaux domestiques ». Je pense que personne ne pourra affirmer que le taureau de course est un animal domestique.

M. Bolifraud. Et le cheval ?

M. de Menditte. Actuellement, les corridas sont réglementées dans leurs moindres détails et lorsqu'un cheval est touché, il y a là une faute qui est sanctionnée immédiatement, non seulement par les organisateurs de la corrida, mais par tous les spectateurs présents.

On a parlé d'école de cruauté et on a fait allusion à d'autres sports, la boxe, le catch, etc., mais je voudrais évoquer des cruautés exercées par l'homme sur l'animal qui ne peut pas se défendre, comme le disait tout à l'heure M. Bolifraud et qui sont tout aussi graves. Je pense, en effet, qu'il vous arrive parfois de manger des langoustes, des homards, mon cher collègue. Or, songez-vous à ce moment, qu'on les a jetés vivants dans l'eau bouillante ! (*Rires.*) Voilà pourtant une cruauté permanente qu'il faudrait interdire.

Vous est-il arrivé, monsieur Bolifraud, de manger des foies gras et de les apprécier ? J'en mange et je les trouve très bons. Pour obtenir ces succulents et énormes foies, on est obligé de gaver les oies par des moyens qui ne sont pas à conseiller et qu'on devrait même interdire, pour la protection des animaux. Il y a quelque chose de pire, car cela touche des gens qui torturent les animaux sans que vous vous en offusquiez: c'est la pêche à la ligne. Peut-être allez-vous sourire, mais y a-t-il quelque chose de plus cruel que d'appâter de pauvres poissons qui ne gênent personne avec un hameçon et de les laisser ensuite mourir à petit feu.

Soyons vraiment loyaux. Ou bien on va interdire tous les actes de l'homme qui font souffrir les bêtes, ou bien on va tolérer cette chose exceptionnelle qu'est la course de taureaux. Ce n'est pas une course cruelle et elle ne tombe pas d'ailleurs sous le coup de la loi Grammont puisqu'il s'agit, je le répète, d'animaux sauvages et non pas d'animaux domestiques.

Je ne veux pas insister davantage. La mythologie nous apprend que Jupiter avait pris la forme d'un taureau pour séduire Europe. Je pense que le taureau, aujourd'hui, tente de prendre sa revanche en prenant la forme de M. Bolifraud; j'espère qu'il ne séduira pas pour autant le Conseil de la République. (*Rires.*)

Si j'ai voulu traiter cette question avec un certain humour, c'est parce que j'estime qu'on ne doit pas prendre au sérieux les critiques qui ont été faites par les gens du Nord contre les « gars » du Midi. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. Marcilhacy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marcilhacy.

M. Marcilhacy. Mesdames, messieurs, j'aurais volontiers envie de traiter la question sur le plan mythologique, qui me paraît avoir été négligé. Vous m'excuserez de revenir à une préoccupation plus simple, d'ordre juridique.

Il y a dans le texte qui nous est soumis une disposition qui fait que j'accepterai de voter ce texte. Elle est ainsi conçue: « ...lorsqu'une tradition ininterrompue peut être invoquée ». Le point me paraît extrêmement grave.

Je suis disposé à accepter que les courses de taureaux continuent là où on a l'habitude de les pratiquer, mais je m'opposerai dans toute la mesure du possible à ce que l'on veuille développer ce sport, et surtout l'organiser par des moyens de fortune dans des pays qui ne sont pas adaptés à ce sport. (*Marques d'approbation.*)

Nous savons tous que la course de taureaux improvisée par des impresarii plus ou moins douteux se termine dans des conditions absolument lamentables, parce que le public ne réagit pas devant les fautes ou les cruautés.

Dans ces conditions, je voudrais que notre rapporteur précisât — car c'est à mon sens la seule explication possible de ce membre de phrase — que la tradition ininterrompue représente la permanence d'une arène qui fonctionne à peu près sans interruption depuis vingt ans.

C'est cette affirmation que je lui demande; elle conditionne mon vote.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, je voudrais répondre tout de suite à notre collègue M. Marcilhacy et lui dire que nous approuvons l'amendement qui a été apporté au texte initial, sur la demande même du Gouvernement.

En effet, le projet d'origine prévoyait que les courses de taureaux seraient licites, ou bien une autre version disait: La loi Grammont ne s'applique pas aux courses de taureaux.

C'est le Gouvernement qui a demandé l'adjonction de cette condition spéciale, qui constitue le texte actuellement soumis.

Naturellement, ce n'est pas à nous, législateurs, qu'il importe ici de donner le sens de cette expression. C'est la mission du juge, et je reconnais que la mission du juge sera assez délicate. Mais je crois que l'amendement qui a été apporté au texte initial, et sur laquelle nous avons à nous prononcer, est la formule la plus rigoureuse que l'on puisse imaginer.

Tradition ininterrompue à invoquer! Il s'agira de savoir naturellement qui pourra invoquer la tradition. Il faudra que le juge définisse la tradition, il faudra que le juge se prononce sur les causes ou les raisons d'une interruption dans cette tradition. C'est là sa mission.

Pour répondre à mon collègue M. Marcilhacy, je lui dirai qu'il y a, à l'heure actuelle, une vingtaine d'arènes en France, dans lesquelles se pratique la course de taureaux. Je ne sais pas s'il serait très juste de limiter à cette vingtaine d'arènes la pratique des courses, mais je précise tout de suite, mon cher collègue, qu'il n'est pas question à mon sens d'étendre les courses de taureaux au delà des régions dans lesquelles elles se pratiquent, et c'est peut-être à mon sens le critère que devrait retenir le juge dans son appréciation. Il n'est pas question naturellement de faire pratiquer les courses en dehors des régions de tradition qui sont parfaitement connues. Elles représentent environ vingt départements français, et je dirai que, même si l'on s'en tient aux arènes actuelles, il faudrait que

le juge puisse comprendre, si l'occasion se présentait, qu'à Perpignan par exemple, où à l'heure actuelle il n'y a pas d'arène, à Pau, à Toulouse, il soit possible un jour de pratiquer la course de taureaux. Par conséquent, mon cher collègue, vous avez satisfaction, étant donné que la formule que vous trouvez ici est des plus rigoureuses.

M. Marcilhacy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marcilhacy.

M. Marcilhacy. J'attendais du rapporteur une précision — et vous savez que nous en avons discuté en commission — qui est la suivante. Les courses ont lieu dans un certain nombre d'arènes. Pour cela, et par respect pour la tradition, comme aussi par sympathie pour ceux qui aiment ce très beau sport, je suis prêt à voter l'amodiation à la loi Grammont, qui, d'ailleurs, ne fera que consacrer un usage et une hypocrisie, nous le savons. Mais je m'oppose à ce qu'une formule plus large soit adoptée et je crois que votre interprétation ouvre la porte justement aux entreprises de tous ces impresarios. Dans ces conditions, je me demande dans quel sens je serai amené à voter.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Vous êtes ici en tant que législateur, et vous y siégez avec votre compétence et votre science de juriste. Le texte dit: La présente loi n'est pas applicable aux courses de taureaux lorsqu'une tradition ininterrompue peut être invoquée. Je trouve, moi, que le juge aura une mission difficile, car il se trouve en présence de la formule la plus rigoureuse que l'on puisse demander. J'avais voulu proposer un amendement disant: la présente loi n'est pas applicable lorsqu'une tradition régionale ininterrompue peut être invoquée, c'est-à-dire que par cet amendement, on aurait permis la création de nouvelles arènes dans les régions où la course de taureaux est appréciée; mais je n'ai pas présenté cet amendement; vous êtes donc ici en présence du texte le plus restrictif, et il me semble, hélas! que le juge sera obligé de l'interpréter comme ne s'appliquant qu'aux arènes dans lesquelles se pratiquent actuellement des courses.

M. Marcilhacy. En prenant votre interprétation telle qu'elle ressort de votre dernière phrase, je suis d'accord; mais je répète mon point de vue: je suis de ceux qui ne veulent pas d'une extension des courses de taureaux en dehors des arènes actuellement existantes.

M. le rapporteur. Nous, qui sommes du Midi, nous ne voulons pas non plus que les courses se propagent. Ce n'est point par chauvinisme, croyez-le, mais c'est dans l'intérêt même des courses et surtout dans l'intérêt même de ce que j'appellerai la noblesse de la course. (*Mouvements divers.*)

La course de taureaux est un spectacle très rigoureusement réglementé, auquel les matadors et les « peones », comme on le disait tout à l'heure, ainsi que tous ceux qui font partie de la corrida, sont obligés de s'astreindre. Il faut donc que ces règles puissent être respectées, en présence d'un public sévère, d'un public qui s'y connaisse, permettez-moi l'expression. Un tel public, nous ne le trouvons, naturellement, que dans le Midi. (*Exclamations sur divers bancs.*)...

M. Le Basser. Oh!

M. le rapporteur. ... à l'exception de M. Le Basser et de quelques autres, à l'exception même de nombreux Parisiens. Je dirai même que nous sommes quelquefois surpris, à Bayonne ou ailleurs, de voir pendant la saison les touristes, nos charmants touristes, se laisser prendre au jeu de quelques fantaisies de matadors, parce que nous savons, nous qui connaissons les règles et leur pratique, ce qu'est la sincérité du jeu, ce que sont les exigences du jeu, ce qu'il y a de courage et de facilité dans ce que font les matadors. Par conséquent, les courses de taureaux ne sont assurées dans leur valeur, et je le répète, dans leur noblesse, qu'à la condition d'être présentées devant un public de connaisseurs. C'est la raison pour laquelle il est normal que les courses ne se fassent que là où existe ce public: dans les régions de tradition.

Je ne voudrais pas reprendre ici cette espèce de nouvelle guerre du Nord et du Sud qui vient d'être engagée tout à l'heure, mais que certains collègues me permettent de leur dire, répondant tout de suite à l'amendement de M. Bolifraud...

M. le président. Nous sommes sur l'opposition de M. Bolifraud et de M. Debû-Bridel à la discussion de l'article. Vous ne devez pas maintenant parler de l'amendement.

M. le rapporteur. J'en ai donc fini, car mes collègues Mme Crémieux et M. de Menditte ont exposé les arguments que nous aurions pu présenter ici. Je dirai simplement à M. Debû-Bridel, qui est conseiller municipal de Paris, que lorsque nous remontons de nos provinces, nous serions peut-être choqués par certains spectacles parisiens. Mais si nous en sommes choqués, nous n'en parlons pas ou nous n'y allons pas. (*Sourires.*)

M. Debû-Bridel. Vous avez tort!

M. le rapporteur. La question des courses de taureaux n'est pas une question de moralité, car si cela était je crois que vous auriez beaucoup à faire à Paris, monsieur Debû-Bridel.

M. le président. La parole est à M. Lieutaud.

M. Emilien Lieutaud. Représentant un département où non seulement on aime les courses de taureaux, mais où on élève des taureaux de combat, je suis obligé d'intervenir dans ce débat.

Je me permets de répondre à un au moins des orateurs qui ont parlé contre les courses de taureaux, et qui, lui, a avoué n'en avoir jamais vu une. *Ignoti nulla cupido.* Je ne pense donc pas que son témoignage soit très opérant. Son argumentation n'est pas très efficace non plus: il veut protéger les taureaux contre les toreros, alors qu'il se résigne à voir châtrer les mêmes taureaux pour en faire des bœufs — ce qui n'est pas gentil — ou même pratiquer cette brimade par prétérition qui s'appelle l'insémination artificielle. (*Rires.*)

En tout cas, il y a une loi — et cette loi, c'est un fait certain, doit être respectée — qui veut qu'on protège les animaux domestiques. Le taureau est-il un animal domestique ?

Tout à l'heure, M. Bolifraud a parlé des travaux préparatoires de la loi Grammont. Je vais vous livrer un détail qu'il a passé sous silence: M. de Grammont était un homme du Midi, de ces populations dont on a osé dire qu'elles aiment le sang parce qu'elles sont arriérées et illettrées. C'est lui qui a voulu et obtenu qu'on protège les animaux domestiques. S'il a demandé que ce soient seulement les animaux domestiques, c'est parce que M. de Grammont — tout le monde le sait chez nous — était un *aficionado* de première qualité. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je vais consulter le Conseil sur le passage à la discussion de l'article unique auquel s'oppose M. Bolifraud.

M. Georges Pernot, *président de la commission.* La commission demande un scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par la commission.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants		263
Majorité absolue		132
Pour l'adoption	221	
Contre	42	

Le Conseil de la République a adopté.

En conséquence, le passage à la discussion de l'article unique est ordonné.

Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — L'article unique de la loi du 2 juillet 1850 est complété comme suit:

« La présente loi n'est pas applicable aux courses de taureaux lorsqu'une tradition ininterrompue peut être invoquée. »

M. Carcassonne. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Carcassonne.

M. Carcassonne. Mesdames, messieurs, je voudrais faire préciser à M. le rapporteur une question qui inquiète les organisateurs de courses de taureaux sans mise à mort. *A fortiori,* il me paraît bien entendu que les courses de taureaux sans mise à mort seront autorisées et ne donneront pas lieu à perception des amendes prévues par la loi Grammont. En effet, le texte que nous discutons en ce moment ne prévoit que les corridas avec mise à mort.

Certaines personnes nous ont saisi de la question, laissant craindre que les courses de taureaux sans mise à mort...

M. le président. Le texte dit simplement ceci: « L'article unique de la loi du 2 juillet 1850 est complété comme suit:

« La présente loi n'est pas applicable aux courses de taureaux lorsqu'une tradition ininterrompue peut être invoquée. »

M. Carcassonne. Je crois qu'il ne peut y avoir lieu à aucune difficulté et que M. le rapporteur apaisera les craintes qui ont été formulées.

M. le rapporteur. Mon cher collègue, l'interprétation que vous sollicitez me semble aller d'elle-même, d'autant que les spectacles dont vous me parlez — ce que nous appelons les courses de vaches, les courses landaises, les courses provençales — n'ont jamais fait l'objet des sanctions de la loi Grammont; *a fortiori* aujourd'hui.

M. le président. Qui peut le plus, peut le moins!
Il n'y a pas d'autre observation sur l'article unique.
Je le mets aux voix.
(*L'article unique est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement, M. Bolifraud propose de compléter comme suit cet article: « sous réserve qu'il ne soit pas fait usage de chevaux ».
La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. On a dit tout à l'heure que le taureau n'est pas un animal domestique. On ne peut en dire autant du cheval. Celui-ci souffre encore plus que le taureau.
D'autre part, je profite de l'occasion qui m'est offerte pour répondre à M. de Menditte, qui ne m'a pas laissé l'interrompre, pour lui dire: c'est entendu, je me nourris des mêmes aliments que quiconque, mais désirerais qu'on utilisât de plus en plus les moyens perfectionnés pour ne pas faire souffrir les animaux lorsqu'on les abat.

M. Emilien Lieutaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lieutaud.

M. Emilien Lieutaud. Je dois faire constater à l'Assemblée que ce que je disais tout à l'heure était encore plus vrai que je ne le pensais. Notre collègue M. Bolifraud n'est pas documenté du tout sur la question des courses de taureaux. Je vais vous le démontrer tout de suite.
L'interdiction de l'usage des chevaux dans la course avec mise à mort est une véritable absurdité dans le cas de la course portugaise. Nous avons tous ou presque tous vu une femme « torera », qui travaille le taureau à cheval. Au Portugal, on tue le taureau à la javeline. Jamais le cheval n'est touché; il s'agit d'une cavalerie adaptée à son travail, et le cheval, qui court le même risque que son maître, n'est pas plus souvent abîmé que son maître lui-même.
Par conséquent, il y a, dans la simplicité de vues de M. Bolifraud, quelque chose d'inopérant en ce qui concerne les courses du type portugais. Je regrette de lui donner cette petite leçon d'érudition, mais l'amitié qui nous lie me fera pardonner de lui.
Quant au fait qu'on livre des chevaux à des taureaux sanguinaires, c'est une idée propre aux gens qui n'ont jamais assisté à ce spectacle.
En réalité, les chevaux ne doivent pas être touchés et, s'ils le sont, ce n'est que par accident. (*Exclamations. — Applaudissements sur divers bancs.*) Je rappelle d'ailleurs que, dans les courses de chevaux, il arrive qu'on leur fait sauter des haies trop hautes pour eux et qu'ils se cassent une patte; on doit les abattre. Ces accidents sont regrettables, et l'on prend toutes dispositions, dans les règlements de corridas, pour empêcher toutes cruautés inutiles, par des dispositifs de protection. Ceux qui fréquentent les courses de taureaux, et j'ai la prétention d'être de ceux-là, ont rarement vu ce spectacle répugnant du cheval qui s'en va les tripes aux vents.
Un sénateur au centre. Il est caparaçonné.

M. Emilien Lieutaud. C'est exact, il est caparaçonné.
Par conséquent, les observations de M. Bolifraud témoignent d'une grande fraîcheur de cœur et d'une grande générosité, mais aussi d'une parfaite méconnaissance de la question.
C'est pourquoi je ne pense pas que l'on puisse retenir cet amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu?

M. Bolifraud. Je le retire, monsieur le président. (*Applaudissements.*)

M. le président. L'amendement est donc retiré et l'article unique reste adopté.
Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix l'avis sur la proposition de loi.
(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 9 —

DEMANDE DE PROLONGATION DU DELAI CONSTITUTIONNEL POUR LA DISCUSSION D'UN AVIS SUR UNE PROPOSITION DE LOI

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. J'ai été saisi par M. Vincent Rotinat et les membres de la commission de la défense nationale de la proposition de résolution suivante:
« En application de l'article 20, 2e alinéa, de la Constitution, le Conseil de la République demande à l'Assemblée nationale de prolonger jusqu'au 8 mai 1951 inclus le délai constitutionnel qui lui est imparti pour formuler son avis sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative au titre de « combattant volontaire ».
Conformément à l'article 79 du règlement, cette proposition de résolution doit être examinée immédiatement.
Quelqu'un demande-t-il la parole?...
Je mets aux voix la résolution.
(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant les articles 196 et 234 du code d'instruction criminelle.
Le projet de loi sera imprimé sous le n° 250, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)
J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Radiodiffusion française).
Le projet de loi sera imprimé sous le n° 251, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de MM. Tharradin et Jacques Debû-Bridel une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à organiser d'urgence le reclassement professionnel des militaires rapatriés d'Indochine, rendus à la vie civile.
La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 248, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression). (*Assentiment.*)

— 12 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Michel Madelin un rapport fait au nom de la commission de la défense nationale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à constituer des détachements de météorologie affectés organiquement à certaines grandes unités et formations de l'armée de l'air, ainsi qu'à fixer le régime des fonctionnaires de la météorologie en service dans ces détachements (n° 123, année 1951).
Le rapport sera imprimé sous le n° 247 et distribué.
J'ai reçu de M. Avinin un rapport fait au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 46-2151 du 5 octobre 1946 relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale (n° 228, année 1951).
Le rapport sera imprimé sous le n° 249 et distribué.

— 13 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance:
A. — Le mardi 17 avril, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:
1° Réponses des ministres aux questions orales sans débat:
N°s 200 de M. André Liotard et 210 de M. Raphaël Saller à M. le ministre de la France d'outre-mer;
N° 209 de M. Marcel Léger à M. le ministre de l'industrie et du commerce;
N° 212 de M. Bernard Lafay à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale;
N° 214 de M. Raymond Dronne à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques;
2° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention signée entre la France et la Grande-Bretagne le 14 décembre 1950, en vue d'éviter les doubles impositions et l'évasion fiscale en matière d'impôts sur les revenus;
3° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier un avenant signé le 28 octobre 1950 à la convention franco-suédoise du 24 décembre 1936 tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts directs;

3° Discussion de la question orale avec débat de M. Raymond Dronne à M. le ministre de la France d'outre-mer sur la liberté de la presse, l'indépendance de la magistrature et la gestion des finances publiques en Afrique occidentale française.

B. — Le mercredi 18 avril, matin, après-midi et soir, à partir de neuf heures trente, pour la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 46-2151 du 5 octobre 1946 relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale.

C. — Le jeudi 19 avril, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant:

1° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Finances — II. — Services financiers);

2° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à interdire aux agents d'affaires et conseils juridiques de se prévaloir du titre de magistrat honoraire, d'ancien magistrat, d'avocat honoraire, d'ancien avocat, d'officier public ou ministériel honoraire ou d'ancien officier public ou ministériel;

3° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à constituer des détachements de météorologie affectés organiquement à certaines grandes unités et formations de l'armée de l'air, ainsi qu'à fixer le régime des fonctionnaires de la météorologie en service dans ces détachements.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. En conséquence, voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, mardi 17 avril, à quinze heures:

Examen d'une demande de pouvoirs d'enquête formulée par la commission de la France d'outre-mer sur l'office du Niger.

Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Liotard demande à M. le ministre de la France d'outre-mer quelles mesures a prises son département pour venir en aide aux populations de Madagascar éprouvées par des cyclones récents, notamment:

1° Antalaha (février 1950), à la suite duquel les intéressés demandaient des secours aux populations les plus nécessiteuses et, pour la plus grande partie des dégâts, des emprunts à long terme et à faible intérêt;

2° Fort-Dauphin (janvier 1951), etc.;

Souligne l'intérêt d'une réserve de crédits destinés à faire face aux conséquences les plus brutales des calamités de cet ordre (n° 200).

II. — M. Saller expose à M. le ministre de la France d'outre-mer qu'il ressort nettement des dispositions des articles 60, 72, 74, 76, 77 et 79 de la Constitution du 27 octobre 1946, que la République française est composée, d'une part, de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer, d'autre part, des territoires d'outre-mer, lesquels constituent, par suite, des entités politiques et administratives analogues à l'entité métropole et ayant de ce fait une prépondérance constitutionnelle et politique certaine sur les groupements de territoires prévus à l'article 78, et demande en conséquence:

1° Pour quelles raisons, le 28 décembre 1950, le gouverneur général haut-commissaire de la République en Afrique occidentale française, traitant de la revision des listes électorales, a cru devoir adresser directement des instructions aux maires des communes de plein exercice et des communes mixtes, ainsi qu'aux chefs de circonscriptions administratives qui tous relèvent directement des autorités de chaque territoire, et se borner seulement « à communiquer » ces instructions aux gouverneurs, alors que ces hauts fonctionnaires sont constitutionnellement les dépositaires des pouvoirs de la République dans les huit territoires composant l'Afrique occidentale française;

2° S'il ne lui paraît pas que cette initiative constitue une violation flagrante des dispositions de la Constitution, lesquelles devraient s'imposer à tous et, d'abord, à ceux qui ont la charge de représenter outre-mer la République française;

3° Si cette initiative ne porte pas également une très grave atteinte aux principes de la hiérarchie, de nature à détruire, au profit du haut commissaire, l'autorité des gouverneurs, puisque ceux-ci sont ouvertement considérés, aux yeux de leurs subordonnés, comme n'étant qu'accessoirement intéressés par une question, celle des élections, qui, pourtant, ne peut présenter qu'un caractère local;

4° S'il faut voir une corrélation quelconque entre cette manière d'agir — insolite à coup sûr — et l'orientation que l'on pourrait craindre de voir donner aux élections;

5° Quelles dispositions il compte prendre pour mettre fin à ces anomalies et rétablir le fonctionnement normal de l'administration française en Afrique occidentale française (n° 210).

III. — M. Léger attire l'attention de M. le ministre de l'industrie et du commerce sur la situation dramatique dans laquelle se trouve la population havraise par suite de la pénurie de charbon;

Et demande quelles mesures il compte prendre pour approvisionner la population en charbon pour foyers domestiques et les navires en charbon de soute (n° 209).

IV. — M. Bernard Lafay attire l'attention de M. le ministre du travail et de la sécurité sociale sur le caractère rigoureusement illégal de la pratique du tiers payant en matière d'honoraires médicaux et chirurgicaux, la législation sur la sécurité sociale ayant expressément spécifié que les honoraires des médecins, chirurgiens et spécialistes doivent être remboursés aux malades et non versés directement à des tiers, intermédiaires entre les malades et les praticiens;

Et demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser les tentatives illégales de certaines caisses de sécurité sociale, notamment dans la région parisienne, en vue d'imposer progressivement aux médecins la pratique du tiers payant (n° 212).

V. — M. Dronne expose à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques que les primes à la production chanvrière pour les récoltes 1948, 1949 et 1950 ne sont pas encore payées, que leur montant et leurs modalités d'attribution ne sont même pas définitivement fixés, et qu'il résulte de ce long retard une incertitude et une inquiétude légitimes chez les producteurs;

Et lui demande quelles mesures il compte prendre afin de mettre fin le plus rapidement possible à cette situation (n° 214).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention signée entre la France et la Grande-Bretagne le 14 décembre 1950, en vue d'éviter les doubles impositions et l'évasion fiscale en matière d'impôts sur les revenus. (N°s 119 et 243, année 1951. — M. Maroger, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier un avenant signé le 28 octobre 1950 à la convention franco-suédoise du 24 décembre 1936 tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts directs. (N°s 120 et 244, année 1951. — M. Maroger, rapporteur.)

Discussion de la question orale avec débat suivante:

M. Dronne expose à M. le ministre de la France d'outre-mer que les principes fondamentaux de la liberté de la presse, de l'indépendance de la magistrature et de la gestion des finances publiques sont fréquemment transgressés en Afrique occidentale française, et lui demande quelles mesures il compte prendre afin de rétablir l'application de la légalité républicaine dans ces territoires.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente minutes.)

Le Directeur du service de la stenographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 32 du règlement du Conseil de la République.

(*Réunion du 12 avril 1951.*)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 12 avril 1951 les vices-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation du Conseil de la République:

A. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du mardi 17 avril 1951, à quinze heures:

1° Les réponses des ministres à cinq questions orales:

a) N° 200 de M. André Liotard et n° 210 de M. Raphaël Saller à M. le ministre de la France d'outre-mer;

b) N° 209 de M. Marcel Léger à M. le ministre de l'industrie et du commerce;

c) N° 212 de M. Bernard Lafay à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale;

d) N° 214 de M. Raymond Dronne à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 119, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention signée entre la France et la Grande-Bretagne, le 14 décembre 1950, en vue d'éviter les doubles impositions et l'évasion fiscale en matière d'impôts sur les revenus;

3° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 120, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier un avenant, signé le 28 octobre 1950, à la convention franco-suédoise du 24 décembre 1936, tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts directs;

4° La discussion de la question orale avec débat de M. Raymond Dronne qui expose à M. le ministre de la France d'outre-mer que les principes fondamentaux de la liberté de la presse, de l'indépendance de la magistrature et de la gestion des finances publiques sont fréquemment transgressés en Afrique occidentale française,

et lui demande quelles mesures il compte prendre afin de rétablir l'application de la légalité républicaine dans ces territoires.

B. — Inscrire à l'ordre du jour des séances du mercredi 18 avril 1951, le matin, l'après-midi et le soir, à partir de neuf heures trente, la discussion du projet de loi (n° 228, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 46-2151 du 5 octobre 1946 relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale.

C. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du jeudi 19 avril 1951, à quinze heures trente:

1° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 227, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951. (Finances. — II. — Services financiers);

2° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 133, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à interdire aux agents d'affaires et conseils juridiques de se prévaloir du titre de magistrat honoraire, d'ancien magistrat, d'avocat honoraire, d'ancien avocat, d'officier public ou ministériel honoraire ou d'ancien officier public ou ministériel;

3° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 123, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à constituer des détachements de météorologie affectés organiquement à certaines grandes unités et formations de l'armée de l'air, ainsi qu'à fixer le régime des fonctionnaires de la météorologie en service dans ces détachements.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

AGRICULTURE

M. Darmanthé a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 179, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les forêts.

M. Ferrant a été nommé rapporteur de sa proposition de résolution (n° 170, année 1951) tendant à inviter le Gouvernement à rétablir immédiatement en faveur des vieux métayers le bénéfice de l'allocation aux vieux travailleurs salariés.

M. de Pontbriand a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 176, année 1951) de M. Chatenay tendant à inviter le Gouvernement à accorder un secours d'urgence aux populations victimes de l'ouragan qui a ravagé le département de Maine-et-Loire.

M. Primet a été nommé rapporteur de sa proposition de résolution (n° 197, année 1951) tendant à inviter le Gouvernement à accorder des secours d'urgence et des indemnités aux victimes de la tornade qui a ravagé le département de la Mayenne.

DÉFENSE NATIONALE

M. de Gouyon a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 171, année 1951) de M. Cornu, tendant à inviter le Gouvernement à accorder une aide financière au comité d'érection d'un monument à la mémoire des victimes de la frégate « *Laplace* ».

FAMILLE

M. Le Guyon a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 180, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article dit loi du 24 septembre 1941 sur l'alcoolisme et à autoriser le transfert des débits de boissons sur les aérodromes civils.

FINANCES

M. Maroger a été nommé rapporteur des projets de loi:

a) (N° 119, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention signée entre la France et la Grande-Bretagne le 14 décembre 1950, en vue d'éviter les doubles impositions et l'évasion fiscale en matière d'impôts sur les revenus;

b) (N° 120, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier un avenant signé le 28 octobre 1950 à la convention franco-suédoise du 24 décembre 1936 tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts directs.

FRANCE D'OUTRE-MER

M. Siaut a été nommé rapporteur des projets de loi:

a) (N° 183, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à rétablir, dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et au Togo, l'article 248 du code pénal dans le texte arrêté par la loi du 7 juillet 1948 réprimant la remise ou la sortie irrégulière de sommes d'argent, correspondances ou objets quelconques destinés aux détenus ou provenant des détenus.

b) (N° 184, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, étendant aux territoires d'outre-mer, au Togo et au Cameroun, les dispositions de la loi du 27 août 1948 complétant l'article 161 du code pénal.

c) (N° 185, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, instituant, dans les territoires d'outre-mer, au Togo et au Cameroun, un système de perception immédiate d'amendes forfaitaires pour certaines contraventions de simple police.

M. Ignacio-Pinto (Louis) a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 230, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, portant abrogation du 2e alinéa, 4 de la loi du 16 novembre 1912 modifiant l'article 340 du code civil.

M. Malonga a été nommé rapporteur de sa proposition de résolution (n° 173, année 1951), tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi rendant obligatoire l'enseignement primaire en Afrique occidentale française, en Afrique équatoriale française, au Cameroun et au Togo.

JUSTICE

M. Chevalier (Robert) a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 178, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, portant majoration de certaines rentes viagères et pensions.

M. Vauthier a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 181, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à créer un poste de conseiller délégué à la protection de l'enfance à la cour d'appel d'Alger et des postes de juges des enfants dans certains tribunaux du ressort de cette cour.

M. Molle a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 222, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, portant modification de l'ordonnance du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante.

MARINE

M. Denvers a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 189, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à porter à 120.000 francs par an l'allocation spéciale pour tierce personne des grands mutilés, pensionnés de la caisse de prévoyance des inscrits maritimes.

MOYENS DE COMMUNICATION

M. Bertaud a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 182, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, portant déclassement des lignes d'intérêt général de Marcq-Saint-Juvin à Dun-Doulcon et de Saulmory à Baroncourt et de leurs raccordements à l'exclusion du raccordement de Baroncourt-Est.

M. de Menditte a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 234, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification de la convention passée entre l'Etat et la chambre de commerce du Havre en vue de la concession à cette dernière de la construction et de l'exploitation d'un pont sur la Seine à Tancarville.

PENSIONS

M. Yver a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 235, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant les pensions civiles et militaires de retraite.

SUFFRAGE UNIVERSEL

M. Avinin a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 228, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 46-2151 du 5 octobre 1946 relative à l'élection des membres de l'Assemblée nationale.

TRAVAIL

M. Abel-Durand a été nommé rapporteur des projets de loi:

a) (N° 140, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention internationale n° 94 concernant les clauses de travail dans les contrats passés par une autorité publique, adoptée par la conférence internationale du travail dans sa trente-deuxième session tenue à Genève du 8 juin au 2 juillet 1949;

b) (N° 186, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la convention entre la France et la Suisse relative à l'exercice des professions d'expert comptable et de comptable agréé signée à Lugano le 27 avril 1948;

c) (N° 199, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention n° 63 concernant les statistiques des salaires et des heures de travail, adoptée par la conférence internationale du travail dans sa vingt-quatrième session tenue à Genève du 2 au 22 juin 1938;

d) (N° 200, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention n° 77 concernant l'examen médical d'aptitude à l'emploi dans l'industrie des enfants et des adolescents, et la convention n° 78 concernant l'examen médical d'aptitude à l'emploi acx travaux non industriels des enfants et des adolescents.

M. Tharradin a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 187, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, portant validation de l'acte dit loi du 20 janvier 1941 fixant le délai imparti aux caisses autonomes mutualistes de retraites pour le remboursement des majorations de rentes à la charge de l'Etat.

Mme Devaud a été nommée rapporteur de la proposition de loi (n° 191, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à préciser à l'égard du personnel des caisses d'épargne ordinaires la portée de l'article 2 de la loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives de travail.

M. de Raincourt a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 201, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à étendre aux conseillers prud'hommes le bénéfice de la loi du 2 août 1949 permettant aux salariés membres d'un conseil général, d'un conseil municipal ou d'un conseil d'administration d'un organisme de sécurité sociale de participer aux délibérations de ce conseil et des commissions qui en dépendent.

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du* 22 *mars* 1951.

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AGRICULTURE POUR 1951

Page 914, 1re colonne, antépénultième alinéa, chapitre 1280, 2e ligne:

Au lieu de: « ...90.617.000 »,

Lire: « ...90.671.000 ».

Page 919, 1re colonne, dernier alinéa, chapitre 1680, 2e ligne,

Au lieu de: « ...primes à la reconstruction des oliveraies »,

Lire: « ... primes à la reconstitution des oliveraies ».

Page 926, 2e colonne, chapitre 3330, 1re ligne,

Au lieu de: « ... Section viticole du fonds de solidarité »,

Lire: « ...Section viticole du fonds national de solidarité ».

Même page, même colonne, chapitre 3360, 2e ligne,

Au lieu de: « ...665.000 francs »,

Lire: « ...655.000 francs ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 12 AVRIL 1951

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

2754. — 12 avril 1951. — **M. Georges Maire** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** s'il existe une disposition législative ou réglementaire permettant de rayer des cadres pour raison de santé, sans pension, un officier d'active en disponibilité, versé dans la réserve spéciale et rappelé à l'activité lors de la guerre 1914-1918, et, dans la négative, comment qualifier et justifier une décision prise dans ce sens, même si cette décision remonte à 1915.

BUDGET

2755. — 12 avril 1951. — **M. Henri Cordier** expose à **M. le ministre du budget** l'anomalie de l'assujettissement à la patente et à la taxe à la production des maîtres artisans sabotiers quand ils n'emploient que les concours autorisés et un outillage mécanique dont l'utilisation ne modifie pas le caractère de leur activité artisanale; attire l'attention sur les arrêts pris en conseil d'Etat les 20 décembre 1947, 24 janvier 1949 et 24 juillet 1950, décidant que dans les cas ci-dessus l'exonération des impôts et taxes devait profiter à l'artisan sabotier, comme elle profite, au regard de l'outillage, aux autres artisans possédant un moteur et quelques machines-outils (charron, menuisier; réponse aux questions écrites n° 11118, posée par M. Maupoil, député, *Journal officiel* du 8 mai 1927, débats Chambre, page 1325; n° 5538, posée par M. Betlocq, député, *Journal officiel* du 13 novembre 1929, débats Chambre, page 3136; maréchal ferrant, arrêt du conseil d'Etat du 20 février 1931, Chabrier [Haute-

Vienne]); précise que dans les espèces sur lesquelles le conseil d'Etat a été appelé à statuer, les opérations effectuées dans l'atelier de sabotier se décomposaient comme suit: tronçonnage des grumes et préparation des ébauches à la scie à ruban; tirage de la forme définitive des sabots par une machine à reproduire automatique dite « bûcheuse » travaillant d'après un modèle et s'arrêtant d'elle-même une fois le travail achevé; creusage du sabot à la machine, ce travail étant complété à la main; ponçage à la machine; vernissage, perçage des trous d'attache et décoration effectués à la main; et demande que dans ces conditions, et pour autant que les stocks soient en proportion des besoins et qu'il n'y ait pas spéculation sur leur valeur, que des instructions soient données aux régies financières pour assurer aux artisans sabotiers, à l'exemple des autres artisans, le bénéfice du régime fiscal prévu en faveur des artisans.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

2756. — 12 avril 1951. — **M. Edgar Tailhades** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact qu'une circulaire ministérielle a été adressée à MM. les directeurs des contributions directes par laquelle il leur est demandé de ne pas établir de forfait inférieur à la somme de 400.000 francs.

AFFAIRES ECONOMIQUES

2757. — 12 avril 1951. — **M. Georges Laffargue** se référant à la réponse de **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** à sa question écrite publiée au *J. O.* des débats du Conseil de la République du 14 mars 1951, page 781, constate: *a*) que le maintien sous contingent des pièces détachées de machines à coudre (n° 1631 D.), sous prétexte qu'elles peuvent permettre par leur assemblage de construire des machines neuves, ne se justifie pas puisque précisément l'importation des machines neuves a été libérée; *b*) que le soi-disant critère qui permet de distinguer les pièces de rechange des pièces détachées repose sur l'usage final qui sera fait de la pièce importée, usage sur lequel les services de la direction des industries mécaniques et électriques ne peuvent avoir aucune certitude puisque ces pièces sont introduites en France, dans la plupart des cas, par des importateurs qui les revendent à leurs clients; et demande: s'il ne serait pas plus simple et plus logique d'abandonner la distinction subtile entre pièces de rechange et pièces détachées, et de libérer, à l'importation, les parties détachées d'une machine, quelles qu'elles soient, toutes les fois que la machine elle-même a été libérée à l'importation.

INTERIEUR

2758. — 12 avril 1951. — **M. Jacques Debû-Bridel** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que l'arrêté interministériel du 19 novembre 1948, ainsi que les textes modificatifs subséquents et la circulaire ministérielle n° 13 AD 3 du 7 janvier 1949 (Intérieur), ont défini, entre autres, les règles selon lesquelles doivent avoir lieu les avancements de grade des personnels communaux; qu'il résulte expressément de ces documents qu'en ce qui concerne plus spécialement le mode de recrutement du personnel administratif, les agents ayant satisfait au concours institué pour le grade-clé de rédacteur « auront vocation à occuper les grades supérieurs de la hiérarchie sans avoir à satisfaire à un nouveau concours »; que si l'on se réfère, d'autre part, aux dispositions de l'annexe II de l'arrêté du 19 novembre 1948 (modifiées par l'arrêté du 3 mars 1950, *J. O.* du 23 mars 1950), la seule condition à imposer à un fonctionnaire communal pour l'accès aux emplois de sous-chef de bureau, chef de bureau, secrétaire adjoint, secrétaire général, est d'avoir été « recruté dans les conditions fixées pour le recrutement des rédacteurs »; que, par ailleurs, il découle des termes de l'annexe II de l'arrêté interministériel du 3 mars 1950 que les conseils municipaux restent qualifiés pour déterminer les règles transitoires d'avancement dont bénéficieront, au cours de leur carrière, les agents en fonctions au 24 novembre 1948 (date de la mise en vigueur de la réglementation nouvelle susvisée), seul, dans la branche administrative, l'accès à l'emploi de commis et au grade de rédacteur devant obligatoirement être soumis dès maintenant à ladite réglementation; que dans ces conditions, s'agissant plus particulièrement des personnels communaux du département de la Seine en fonction au 24 novembre 1948, rien ne s'oppose à ce que les dispositions transitoires à fixer par M. le préfet de la Seine, comportent, notamment, une clause selon laquelle les agents recrutés et promus au grade-clé de rédacteur antérieurement au 24 novembre 1948 — après avoir satisfait aux épreuves d'un examen intercommunal, précédemment organisé par l'autorité supérieure et sous son contrôle, pour l'accès audit grade dans les communes suburbaines de la Seine — pourront être inscrits sur les listes d'aptitude aux emplois gradés administratifs desdites communes énumérés plus haut, dans des conditions identiques à celles définies pour les nouveaux rédacteurs recrutés à partir du 24 novembre 1948, c'est-à-dire qu'ils seront, au même titre que ces derniers, dispensés, pour l'accès à ces grades supérieurs, de produire des diplômes ou de satisfaire à un nouveau concours ou examen; qu'il va sans dire que les candidats devraient, toutefois, justifier, en outre, d'une certaine ancienneté dans l'administration municipale et dans le grade immédiatement inférieur; qu'il apparaît évident que seraient contraires à la plus élémentaire équité toutes dispositions différentes qui aboutiraient, en fait, à refuser de reconnaître à des agents en fonction au 24 novembre 1948 (lesquels en tout état de cause doivent, en matière d'avancement, bénéficier réglementairement de mesures transitoires et ont, au surplus, dans le cas d'espèce ci-dessus exposé, satisfait, par avance, aux conditions désormais imposées pour l'accès au grade-clé de rédacteur) des droits simplement égaux à ceux qui sont maintenant accordés, à égalité de titres, à de nouveaux agents recrutés après le 24 novembre 1948; et demande de vouloir bien lui confirmer son accord sur le point de vue ci-dessus exposé.

JUSTICE

2759. — 12 avril 1951. — **M. Jacques Gadoin** expose à **M. le ministre de la justice** que le décret n° 51-284 du 3 mars 1951 relatif aux tables annuelles et décennales de l'état civil impose aux communes de nouvelles obligations, l'article 3 de l'arrêté en date du 9 mars 1951 stipulant que « les frais de confection des registres contenant les tables décennales sont remboursés par le ministère de la justice sur états présentés par les maires et transmis par les préfets à la chancellerie »; et demande ce qu'il y a lieu d'entendre par frais de confection des registres.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

2760. — 12 avril 1951. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si un locataire bénéficiant de la carte des économiquement faibles depuis janvier 1951, et demandant le bénéfice de l'article 40, doit payer son loyer sur la base d'octobre 1950, ou sur la base d'octobre 1948; si, en d'autres termes, le fait générateur du bénéfice de l'article 40 étant postérieur à l'application de la loi du 1er septembre 1948, a pour effet de bloquer les loyers au taux payé lorsque ce fait se produit, ou s'il ramène au taux de 1948, les loyers dus.

2761. — 12 avril 1951. — **M. Emilien Lieutaud** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,** si les services du remembrement, saisis par un locataire commerçant dans un immeuble sinistré, d'une réclamation contre la reconstruction de l'immeuble qui se fait en fraude de ses droits, peuvent refuser d'examiner la difficulté, et si oui, lui demande quelle est l'autorité administrative compétente pour s'opposer à la réalisation d'un immeuble définitif.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

2762. — 12 avril 1951. — **M Jean Bertaud** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** si la carte sociale des économiquement faibles peut être valablement attribuée à une personne qui se prétendant dénuée de ressources et n'exerçant plus une ancienne profession libérale, entend conserver le bénéfice d'une installation téléphonique qui l'oblige à verser annuellement à l'administration postale une redevance de l'ordre d'environ 10.000 F.

2763. — 12 avril 1951. — **M. Jean Reynouard** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que par arrêté préfectoral de M. le préfet du Puy-de-Dôme en date du 5 juillet 1949, la superficie corrigée minima nécessaire pour percevoir l'intégralité des prestations familiales agricoles et pour représenter les dix-huit journées de travail imposées est de quatre hectares; que, en fait, cette superficie est calculée en appliquant aux superficies exploitées le coefficient 0,10 pour les pacages et 0,50 pour les prairies de fauche; qu'il en résulte pour l'ensemble des propriétés de demi-montagne que pour un exploitant soit réputé travailler les dix-huit journées par mois requises il lui faut exercer son activité sur quatorze heures environ, ce qui amène à priver d'une partie importante de leurs prestations, les familles les plus modestes; que le comité départemental des prestations familiales du Puy-de-Dôme a cru devoir maintenir sa décision malgré une intervention faite auprès de lui; et lui demande de lui préciser s'il existe une voie de recours à l'encontre de cette décision et dans la négative s'il ne pense pas qu'il serait utile d'intervenir pour demander à ce comité de revoir la question.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

2458. — **M. Robert Gravier** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quel a été le produit des attributions prises sur la taxe de statistique perçue par l'office national interprofessionnel des céréales en faveur du fonds national de progrès agricole, pour les campagnes 1948-1949 et 1949-1950, quelles ont été les ressources totales de ce fonds national pour ces mêmes campagnes, quels ont été les bénéficiaires des allocations faites par le fonds national, pour quels montants et quel contrôle est opéré sur l'emploi des subventions. (*Question du 23 janvier 1951.*)

Réponse. — I. — Le montant des prélèvements effectués par le fonds national de progrès agricole sur la taxe de statistique perçue par l'office national interprofessionnel des céréales s'est élevé à: 62 millions de francs pour la campagne 1948-1949; 90 millions de francs pour la campagne 1949-1950, soit un vingtième du produit de cette taxe. II. — Les ressources du fonds national de progrès agricole ont été: 451.012.500 F pour la campagne 1948-1949; 553.219.300 F pour la campagne 1949-1950. III. — Les bénéficiaires des crédits du

fonds national de progrès agricole ont été: 1° les organisations professionnelles suivantes:

ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES	MONTANT DES CREDITS gérés : En 1948/1949 et 1949 (a).	En 1949/1950 et 1950 (a).
Confédération française de l'aviculture	Néant.	1.505.000
Institut technique de la betterave	87.353.420	67.642.000
Association générale des producteurs de blé	21.761.870	35.863.000
Accord interprofessionnel de la chicorée	5.766.900	2.483.000
Fédération nationale des producteurs de chanvre	Néant.	8.000.000
Groupement national interprofessionnel des producteurs de semences:		
Section semences fourragères	2.589.000	4.665.300
Section plants de vigne	2.000.000	3.000.000
Groupement national interprofessionnel des producteurs de fruits à cidre	5.500.000	3.512.000
Fédération nationale des producteurs de l'horticulture et des pépinières	1.300.000	3.600.000
Fédération nationale ovine	38.389.900	49.002.000
Comité national interprofessionnel de la laine	11.300.000	10.600.000
Association générale des producteurs de lin	13.200.000	13.496.700
Groupement national interprofessionnel linier	5.000.000	20.000.000
Association générale des producteurs d'oléagineux	9.023.800	9.136.800
Confédération générale des producteurs de pommes de terre	31.710.000	25.775.200
Union française des syndicats sericicoles	1.770.000	1.255.000
Institut technique du vin	20.138.780	33.003.500

(a) La période d'application des programmes coïncide tantôt avec la campagne agricole (céréales, oléagineux, pommes de terre, chicorée), tantôt avec l'année civile.

2° L'institut national de la recherche agronomique pour: 76.490.000 F en 1948-1949 et 1949, 89.165.000 F en 1949-1950 et 1950; 3° les services de la direction de la production agricole suivants: service de la protection des végétaux, direction départementale des services agricoles, services de l'enseignement agricole et vétérinaire pour: 44.408.000 F en 1948-1949 et 1949, 51.109.500 F en 1949-1950 et 1950; 4° diverses parties prenantes (division de la rentabilité, institut d'organisation scientifique du travail en agriculture, bulletin technique d'information) pour: 5.664.000 F en 1948-1949 et 1949, 10 millions 200.000 F en 1949-1950 et 1950. IV. — Le contrôle de l'utilisation des crédits du fonds national de progrès agricole est exercé: sur le plan technique par des inspecteurs généraux désignés par le ministre de l'agriculture; sur le plan financier par le contrôleur d'Etat près du fonds national de progrès agricole, nommé par le ministre des finances et des affaires économiques. L'utilisation des fonds est subordonnée: à l'élaboration, par les organismes professionnels et les services publics bénéficiaires, d'un programme d'action spécial par production applicable soit à une année civile, soit à une campagne agricole (cf. décret du 16 janvier 1947, *Journal officiel* du 18 janvier 1947). Ce programme est examiné par une assemblée mixte de professionnels et de fonctionnaires, le conseil national agricole créé par arrêté du 17 avril 1948 (*Journal officiel* du 23 avril 1948), et soumis à l'approbation du ministre de l'agriculture; à la mise au point d'un budget afférent à l'exécution de chaque programme. Cette mise au point est réalisée par une commission financière, présidée par le contrôleur d'Etat près du fonds national de progrès agricole. Le budget est ensuite arrêté conjointement par le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre de l'agriculture (cf. arrêté du 1er octobre 1948, *Journal officiel* du 9 octobre 1948); à la production par chaque organisme professionnel ou service public bénéficiaire, d'un compte rendu technique et financier.

JUSTICE

2654. — M. Bernard Lafay attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les graves inconvénients qui résultent, du point de vue psychologique, du fait que les mineurs prévenus, traduits devant les tribunaux pour enfants, sont munis de menottes, conformément à l'actuelle réglementation pénitentiaire; insiste sur le fait que les études de spécialistes de l'enfance ont montré que, chez les jeunes délinquants, le choc psychologique produit par le port des menottes était d'une intensité telle qu'il était de nature à compromettre, dans l'avenir, les résultats des efforts de rééducation entrepris; et demande quelles mesures il compte prendre pour qu'à l'avenir, et hormis les cas d'espèce où pareille mesure pourrait être rendue indispensable par l'attitude de l'accusé, les mineurs délinquants traduits devant les tribunaux d'enfants soient, d'une façon systématique, dispensés du port des menottes. (*Question du 13 mars* 1951.)

Réponse. — La mise des menottes aux mineurs en instance de comparution devant les tribunaux pour enfants constitue une mesure grave dont les conséquences fâcheuses, d'ordre essentiellement psychologique, ne sauraient échapper à la chancellerie; il n'y est en fait qu'exceptionnellement recouru car la détention préventive, qu'elle suppose, intervient rarement à l'égard des jeunes délinquants depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 2 février 1945 qu'éclaire sur ce point particulier, la circulaire du garde des sceaux du 14 juin 1946 relative aux moyens d'éviter la détention préventive des mineurs ou d'en réduire la durée. Toutefois, les inconvénients qui, de façon plus générale, résultent pour les mineurs appréhendés de l'emploi des menottes, doivent conduire à l'éviter aussi dans tous les cas où l'exécution par les services de police et de gendarmerie de leur difficile mission de gardien de la sécurité publique ne se trouverait pas de ce fait compromise. La chancellerie, qui suit attentivement l'étude de cette question, ne manquera pas de tenir l'honorable parlementaire informé des solutions qui pourraient éventuellement y être apportées.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

2592. — M. Jean Reynouard demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si une A. F. M. T. pensionnée à 70 p. 100 à titre militaire depuis le 23 juin 1947, peut bénéficier de l'immatriculation aux caisses de sécurité sociale conformément aux dispositions de la circulaire interministérielle en date des 31 mai et 7 juin 1950, ainsi que du décret n° 49-1377 du 3 octobre 1949 fixant les modalités d'application de la loi n° 49-489 du 12 avril 1949 portant application aux militaires du régime de la sécurité sociale, étant précisé que ladite personne n'est pas affiliée à une caisse de sécurité sociale. (*Question du 15 février* 1951.)

Réponse. — Réponse affirmative.

2661. — M. Albert Denvers demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si une fille mariée, aidant bénévolement, comme humainement il se doit, ses parents âgés, dans l'exercice de leur profession commerciale ou artisanale, doit être considérée, par les caisses d'allocations familiales, comme associée de fait et, par voie de conséquence, astreinte aux travailleurs indépendants. (*Question du 13 mars* 1951.)

Réponse. — En application des termes très généraux de l'article 153 du décret du 8 juin 1946 modifié par le décret du 21 avril 1948, les enfants majeurs doivent être considérés comme des travailleurs non salariés lorsqu'ils travaillent dans l'entreprise familiale sans recevoir de rémunération constituant un revenu professionnel salarié. Dans ces conditions, une fille mariée qui aide ses parents dans l'exercice de leur profession commerciale ou artisanale doit être considérée comme associée de fait et est, en conséquence, redevable de la cotisation minimum prévue pour les travailleurs indépendants. Par ailleurs, l'enfant bénéficiant ainsi d'un taux de cotisation plus favorable, les parents doivent cotiser sur la totalité de leur revenu professionnel.

2662. — Mme Marcelle Devaud demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** s'il existe une raison valable pour qu'un médecin vacateur à temps complet d'une caisse de sécurité sociale qui ne fait pas de clientèle, ne puisse pas bénéficier des prestations de sécurité sociale et d'allocations familiales du régime général. (*Question du 13 mars* 1951.)

Réponse. — Au regard de la législation sur la sécurité sociale et les prestations familiales, il convient d'assimiler un médecin vacateur employé à temps complet par une caisse de sécurité sociale à un salarié. Dans ces conditions, il n'existe aucune raison valable pour qu'il ne puisse bénéficier des prestations de sécurité sociale et des prestations familiales du régime général.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

2580. — M. René Radius expose à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** qu'un agent principal du réseau des chemins de fer d'Alsace-Lorraine a pris sa retraite en septembre 1925 pour raison de convenance personnelle: que le montant de cette retraite, dont la jouissance était différée au 28 novembre 1938 (date à laquelle l'intéressé atteindrait sa 55e année) fixée à 15.589 francs, n'a jamais été revalorisée; que, aux réclamations de l'intéressé la Société nationale des chemins de fer français oppose le statut des retraite homologuées datant de 1929, donc postérieur à la liquidation de sa retraite; et demande, dans ces conditions, en vertu de quel texte, le statut de 1929 ne semblant en aucune manière pouvoir s'appliquer à la situation de l'intéressé, la Société nationale des chemins de fer français s'oppose à cette revalorisation. (*Question du 13 février* 1951.)

Réponse. — En vertu des dispositions du règlement de retraites de 1911, les majorations et allocations diverses accordées aux titulaires de pensions normales ou de réforme ne peuvent être attribuées aux anciens agents qui ont cessé leurs fonctions pour convenances personnelles. Dans ce cas, la pension des intéressé est fixée *ne varietur* à la date de la cessation des services. Le statut de 1929, qui a codifié les règles applicables en cette matière, n'a pas innové à cet égard, et c'est à bon droit que la Société nationale des chemins de fer français a opposé une fin de non recevoir à la requête de l'agent visé par l'honorable parlementaire.

2664. — M. Abel-Durand expose à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** que de nombreux automobilistes ayant acquis des véhicules américains, dont les phares se trouvent au-dessus du sol, à une hauteur supérieure (1,25 à 1,30 mètre) à celle qui est prescrite par l'arrêté ministériel du 12 mai 1936, à savoir 1.20 mètre, sont, en conséquence, exposés à des contraventions; et lui demande si certaines mesures de tolérance ne devraient pas être envisagées, alors que, d'une part, les intéressés sont mis dans l'impossibilité absolue de modifier l'emplacement des phares et que, d'autre part, ces véhicules ont été l'objet d'une introduction régulière en France. (*Question du 13 mars* 1951.)

Réponse. — Aucune dérogation aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté du 10 octobre 1933 modifié par l'arrêté du 12 mai 1936, relatif à la hauteur des projecteurs agréés des véhicules automobiles ne peut être accordée pour des véhicules destinés à circuler

en France d'une manière permanente et immatriculés dans les séries ordinaires. Il y a lieu d'ailleurs de remarquer que lesdits véhicules doivent, préalablement à leur mise en circulation, faire l'objet d'une réception, soit par type s'il s'agit de véhicules importés par des représentants en France de marques étrangères, soit à titre isolé s'il s'agit de véhicules importés par un particulier, réception qui ne peut être effectuée si ces véhicules ne sont pas équipés de projecteurs placés à la hauteur réglementaire.

2666. — M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 13 mars 1951, par M. Lucien de Gracia.

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso *de la séance du* 20 *mars* 1951.
(*Journal officiel*, débats, Conseil de la République du 21 mars 1951.)

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 817, 2e colonne, réponse à la question 2367 de M. Gaston Chazette à M. le ministre de l'agriculture, au lieu de: « un décret publié au *Journal officiel* du 12 février 1951 prévoit qu'aux prix du seigle, de l'avoine et de l'orge... », lire: « un décret publié au *Journal officiel* du 12 février 1951 prévoit qu'aux prix du seigle, de l'avoine et du maïs... (le reste sans changement) ».

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

Séance du jeudi 12 avril 1951.

SCRUTIN (N° 69)

Sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi tendant à compléter la loi Grammont.

Nombre des votants..... 264
Majorité absolue..... 133

Pour l'adoption..... 219
Contre 45

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abel-Durand.
André (Louis).
Assaillit.
Aubé (Robert).
Auberger.
Aubert.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Benchiha (Abel-kader).
Bène (Jean).
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Boulangé.
Bozzi.
Breton.
Brettes.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brousse (Martial).
Brunet (Louis).
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chevalier (Robert).
Chochoy.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Corniglion-Molinier, (Général).
Cornu.
Coty (René).
Courrière.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Mme Delabie.
Delorme (Claudius).
Delthil.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Dia (Mamadou).
Diop (Ousmane Socé).
Djamah (Ali).
Doucouré (Amadou).
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Reville.
Durieux.
Félice (de).
Ferrant.
Fouques-Duparc.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Geoffroy (Jean).
Giacomoni.
Gondjout.
Gouyon (Jean de).
Gracia (Lucien de).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grégory.
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gustave.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Héline.
Ignacio-Pinto (Louis).
Iézéquel.
Kalenzaga.
Labrousse (François).
Lachomette (de).
Lafay (Bernard).
Laffargue (Georges).
Lafforgue (Louis).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gontrie (de).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Lassalle-Séré.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Léonetti.
Emilien-Lieutaud.
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Maire (Georges).
Malécot.
Malonga (Jean).
Manent.
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Maupeou (de).
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Méric.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monichon.
Montullé (Laillet de).
Morel (Charles).
Moutet (Marius).
Muscatelli.
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Olivier (Jules).
Ou Rabah (Abel-madjid).
Paget (Alfred).
Pascaud.
Patenôtre (François).
Patient.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Péridier.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
Pouget (Jules).
Pujol.
Radius
Raincourt (de).
Randria.
Razac.
Renaud (Joseph).
Restat
Revel-Flaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Romani.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Saïah (Menouar).
Saint-Cyr.
Sailer.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Siaut.
Sid-Cara (Chérif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Chérif).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Tailhades (Edgard).
Tamzali (Abdennour).
Teisseire.
Tellier (Gabriel).
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline).
Tucci.
Valle (Jules).
Vanrullen.
Vauthier.
Verdeille.
Voyant
Yver (Michel).
Zafimahova.

Ont voté contre:

MM.
Alric.
Beauvais.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bolifraud.
Bourgeois.
Bousch.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Chatenay.
Claireaux.
Cordier (Henri).
Couinaud.
Debû-Bridel (Jacques).
Delalande.
Delfortrie.
Depreux (René).
Mme Marcelle Devaud.
Driant.
Estève.
Fléchet.
Glauque.
Gilbert Jules.
Gros (Louis).
Hoeffel.
Houcke.
Jaouen (Yves).
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Mathieu.
Maupoil (Henri).
Menu.
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pernot (Georges).
Rabouin
Rochereau.
Rogier.
Ternynck.
Varlot.
Villoutreys (de).
Vourch.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Zussy.

Se sont abstenus volontairement:

MM.
Berlioz.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Demusois.
Mlle Dumont (Mireille). Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Mme Girault.
Marrane.
Martel (Henri).
Petit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie).
Souquière.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Armengaud.
Ba (Oumar).
Bechir Show.
Biaka Boda.
Bouquerel.
Brune (Charles).
Chapalain.
Coupigny.
Diethelm (André).
Doussot (Jean).
Dronne.
Mme Eboué.
Fleury.
Fourrier (Gaston), Niger.
Fraissinette (de).
Franceschi.
Gaulle (Pierre de).
Haidara (Mahamane).
Hebert.
Jacques-Destrée.
Lassagne.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Lelant.
Lionel-Pélerin.
Loison.
Madelin (Michel).
Marcou.
Montalembert (de).
Mostefai (El-Hadi).
Pinvidic.
Pontbriand (de).
Tharradin.
Torrès (Henry).
Vandaele.
Vitter (Pierre).

Absente par congé:

Mme Vialle (Jane).

N'a pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 263
Majorité absolue..... 132

Pour l'adoption..... 221
Contre 42

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectifications

au compte rendu in extenso *de la séance du mardi* 10 *avril* 1951.
(*Journal officiel* du 11 avril 1951.)

Dans le scrutin (n° 68) sur la proposition de résolution de M. Cornu tendant à inviter le Gouvernement à fixer la date des vacances scolaires du 1er juillet au 15 septembre.

M. François Schleiter, porté comme « s'étant abstenu volontairement », déclare avoir voulu voter « contre ».

M. Rabouin, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « pour ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.